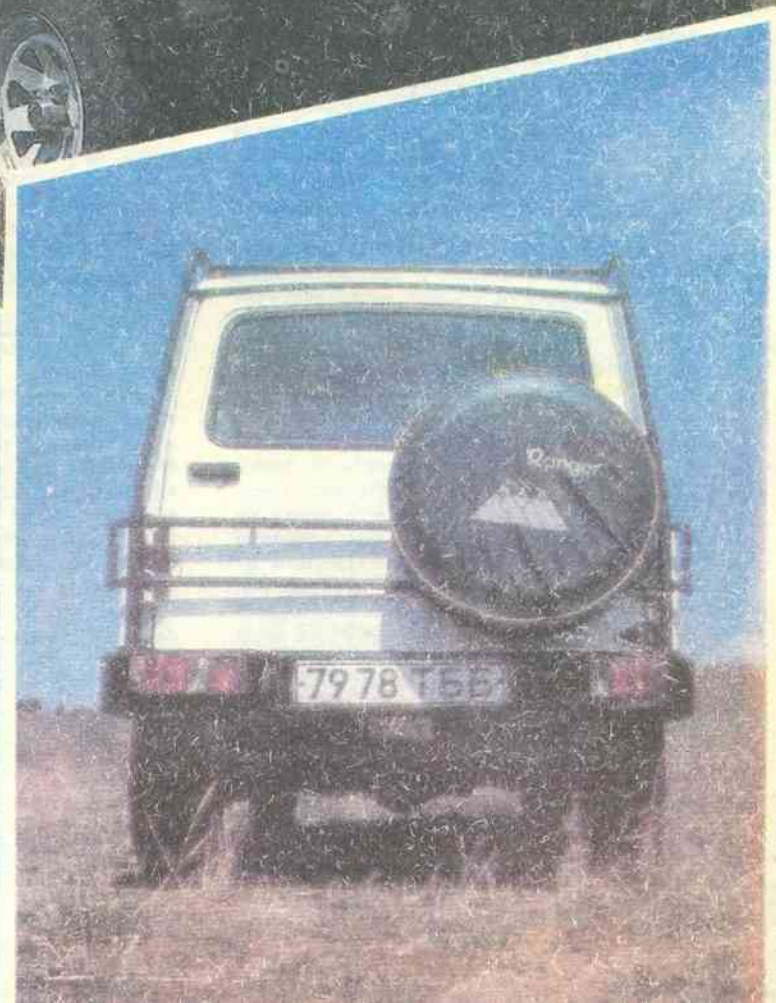


# За рулем 10 1991



Понравится ли «Рейнджеру»  
наше бездорожье!  
Знакомство с новым джипом  
на стр. 24—25.



# ДАЛЬШЕ ЕХАТЬ НЕКУДА

**В** о всяком случае с закрытыми глазами, как это многие годы делаем мы во всем, что касается безопасности движения.

**Н**а территории Европейского экономического сообщества в дорожных происшествиях ежедневно гибнут 135 человек и четыре тысячи получают увечья.

Эта проблема как никогда остро стоит сейчас перед двенадцатью странами ЕЭС, теряющими очень много человеческих жизней в авариях. Мы будем усиливать, ужесточать меры контроля и безопасности на дорогах, — заявил комиссар транспортного департамента Европейского экономического сообщества Ван Миерт.

Знакомая с этой информацией в начале минувшего лета, я уже, конечно, знал, что наша страна в прошлом году теряла в дорожных авариях каждый день более 170 своих сограждан!!! И это при том, что машин у нас много меньше, чем в странах СЭВ.

Каждый день, выныривая из круговорота нашего безалаберного автомобильного движения и паркуя машину на ночную стоянку, я, признаюсь, переживаю ощущение удачи — пронесло на этот раз. Будь это на московских улицах с их очень напряженным ритмом, который все меньше поддается контролю и организации. Или в больших и малых периферийных городах и поселках, где приходится бывать по делам службы или проездом и которые совершенно не приспособлены для безопасного автомобильного движения. Но особенно тяжело бывает на дорогах, независимо от того, как они обозначены в лукавых автомобильных атласах — общесоюзного, республиканского или местного значения. Езда по этим, в большинстве своем «семиметровкам», всегда большая мука, испытание воли, мастерства и удачи.

Темными же осенне-зимними вечерами и ночами ездить по ним просто жутко. Узкие, они не имеют на протяжении сотен и тысяч километров разметку, зато почти везде с обгрызанными временем и осадками краями, за которыми опасная, непредсказуемая обочина. Такая дорога стягивает во-

дителей в центр, заставляя их разбегаться на скорости в рискованной близости друг от друга, ориентируясь лишь на размытые слепящие огни фар встречного автомобиля. Далеко не все справляются с этими иезуитскими тестами на мастерство и выживаемость. В результате аварии на трассах в 2—3 раза тяжелее по своим последствиям, чем в населенных пунктах. Именно на дорогах и в сельской местности статистика фиксирует почти 70 % погибших в ДТП, хотя интенсивность движения здесь гораздо ниже, чем в городах. И так изо дня в день — поток автомобильный уже не остановишь, он будет только возрастать, дороги скоро нам, похоже, не исправить и не построить...

**Б**езопасность на автомобильных дорогах — это проблема всеобъемлющая, глобальная, затрагивающая все наше общество, проблема комплексная.

Называть можно как угодно и все будет верно. Но вот что стоит за этими определениями? Теоретически обычно все сводят к треугольнику: человек — автомобиль — дорога. Однако на практике автомобиль и дорога, как составляющие, которые трудно поддаются изменениям в лучшую сторону, всегда выпадали из сферы внимания директивных, планирующих и контролирующих органов. За все годы Советской власти, какое бы ни намечалось у нас планов «громадье», как говорил поэт, дороги, а значит и безопасность движения, всегда были на самых последних позициях. По этой причине далеко не все серийно выпускаемые в нашей стране транспортные средства по своим характеристикам дотягивают до минимальных требований безопасности, которые уже давно действуют во всех развитых странах. Это новые, а что говорить о тех, которые многие годы, а то и десятилетия находятся в эксплуатации при постоянном дефиците запчастей и безобразном техническом обслуживании. Они в большинстве своем просто опасны. И не стоит в данном слу-

чае особенно доверять статистике, которая на эту причину относит всего 1,8 % всех дорожно-транспортных происшествий. Думается, что эта незначительная цифра скорее отражает несовершенство действующей системы учета и анализа причин, чем реальное положение дел.

О дорогах вообще разговор особый. Более ста лет назад Николай Васильевич Гоголь заметил: «У России две беды: дороги и дураки». Безусловно, он и предположить не мог, что его слова окажутся пророческими на целый век вперед. Дороги ужасные, что в городах, что на трассах, а на огромных пространствах, где также живут люди, их и вовсе нет. И, что особенно тревожит, несмотря на принятие многообещающих программ, например «Дороги Черноземья», изъятие у налогоплательщиков денег на их реализацию, в последние годы положение все ухудшается — дорог, годных к безопасному проезду, становится, как это ни странно, меньше. Так, при увеличении парка транспортных средств за пять лет на 15 % протяженность дорог общего пользования за это же время даже несколько уменьшилась. То есть в расчете на 1 млн. транспортных средств дорожная сеть страны сократилась более чем на 13 %.

**В**се цивилизованные страны мира, даже при экономических спадах, кризисах и депрессиях не позволяли себе запускать дорожное хозяйство. Там всегда понимали: есть пути сообщения — есть основа для устойчивого развития. Нет дорог — возможны только «героические прорывы», которые в итоге всегда ведут к провалам. Так, собственно, у нас все последние десятилетия было и есть.

В США в ходу афоризм: «У нас не потому такие прекрасные дороги, что мы богатые. Мы богатые потому, что у нас такие прекрасные дороги». Только мы десятилетиями отвергали эту истину, которая даже не требовала поступиться дорогими для нас в прямом и переносном смысле клас-

совыми принципами: дороги так же нужны рабочему и крестьянину, как и представителям всех иных сословий. Сельским жителям они нужны даже больше, так как те обычно живут в местах, удаленных от культурных и общественных центров, поэтому нормальные дороги для них — насущная необходимость.

Так почему же — нет?! Ответ, думается, дает все тот же Н. В. Гоголь. Да, дело, вероятнее всего, именно в дураках, то есть в некомпетентных руководителях, которых с завидной плодовитостью тиражировала административно-командная система на всех уровнях. Понимаю, что оппоненты здесь будут ссылаться на многочисленные экономические и хозяйственные трудности, на особенности исторического развития «в условиях империалистического окружения», на... Но слабы все эти возражения. Достаточно вспомнить о миллиардах рублей, сгинувших в бесчисленных объектах мелиорации, которые до сих пор разрушают нашу землю. А легендарный в семидесятые годы БАМ, поглотивший неоправданно огромные финансовые и материальные ресурсы. А «оборонка», а «нефтехоллары», бесследно просочившиеся сквозь преступно худые «закрома» нашей необъятной Отчизны... Дух захватывает, когда пытаешься представить, что было бы, распорядись мы «по уму» хотя бы частью этого впустую растраченного богатства. В том числе и пустив его на строительство дорог... Так что прав классик — наши беды, в частности, дремучее, опасное бездорожье, во многом все-таки из-за дураков.

Теперь о последней составляющей триады «человек — автомобиль — дорога». О человеке, как «факторе безопасности дорожного движения». На нем приходится останавливаться обстоятельнее, так как это именно тот объект, который у нас в стране всегда было проще всего использовать в качестве материала для решения любых проблем.

А при многочисленных неудачах на него же хорошо списывать любые провалы. То же и с безопасностью движения. Как только появилась у нас эта забота, многие должностные лица надолго, а то и навсегда прониклись убеждением, что корень всех зол — водитель. Эта мысль оказалась чрезвычайно удобной: что ни случись — он и виноват. Схема при этом проста: главное ввести побольше ограничений, пусть даже и невыполнимых, а дальше хоть трава не расти. Успевая только контролировать, «выявлять» и наказывать нарушителей, число которых при таком подходе исчисляется в нашей стране миллионами.

Приведу один, но, на мой взгляд, яркий пример. При организации скоростного режима в расположенных на трассах небольших населенных пунктах Литвы и Эстонии очень часто используется знак «Начало населенного пункта» на голубом фоне, то есть 5.24. Он, как известно, не вводит ограничение скорости до 60 км/ч. Конечно, на участках, где такое ограничение признается не нужным с точки зрения обеспечения безопасности. В России знак 5.24 — редчайшее исключение. Во всяком случае я не встречал его уже очень давно. Даже в самых глухих местах, когда дорога проходит по краю заброшенной деревушки, стоят знаки 5.22 — то есть скорость не более 60 км/ч, а то и еще снизят до 40 или 30 км/ч.

Сколько пытал работников ГАИ самых разных уровней: почему так, ведь никто все равно с такой скоростью не едет? Смысл уклончивых ответов всегда сводился к одному: как едут это их дело. Случись что — они и ответят. А мы свою работу сдела-

ли — знак повесили, скорость ограничили, надо выполнять... Такое своеобразное понимание своих задач. А действительно, что, если по всей стране ввести скорость 30—40 км/ч, да еще инспекторов поставить на каждом километре, чтобы контролировали. Вот тогда будет тишь да благодать! Только: возможно ли это? И кого мы обманываем?!

Итак, уже давно ни для кого не секрет, что транспортные средства у нас далеко не безопасные. Дороги жуткие, а организация движения как система практически отсутствует.

Во всяком случае улицы и дороги фактически на всем протяжении не имеют соответствующей ГОСТу разметки, наличие которой само по себе позволяет на 20—30 % сократить аварийность. Знаки и светофоры тоже, как правило, установлены не по ГОСТу, зачастую не видны, плохо читаются, а то и вовсе отсутствуют, за их состоянием нет постоянного контроля... А в авариях почти всегда виноват человек — водитель или пешеход.

На Западе около 40 % аварий относят на неудовлетворительное состояние дорог или плохую организацию движения, еще почти столько же на транспортные средства... У нас, согласно официальной статистике на дороги, как причину возникновения аварий, приходится только 10—11 % происшествий, на транспорт — 1,8 %. Организация движения и вовсе безукоризненна, во всяком случае в статистике как причина аварийности не значится. Зато на водителя списывается почти... 80 % ДТП. И не мудрено: статистику ведет МВД СССР. Это же ведомство занимается и организацией движения.

Человек, как это ни абсурдно звучит, у нас оказывается дешевле краски для разметки дороги, дешевле затрат на дорожные знаки и их продуманную установку, дешевле затрат на подготовку и содержание квалифицированных, благожелательных к водителю инспекторов ГАИ...

Большинство развитых стран Запады из года в год снижают не только относительные показатели дорожного травматизма, но и абсолютные. Машин у них становится все больше, а число погибших и раненых снижается. И при таком положении они постоянно бьют тревогу, считают состояние дел с безопасностью на автомобильных магистралях первостепенной общественной проблемой.

Транспортная комиссия ЕЭС в начале лета обсуждала специальную программу из 60 пунктов по обеспечению безопасности движения. Вероятнее всего, к тому моменту, когда выйдет этот номер журнала, программа будет уже принята, начнет претворяться в жизнь и давать результаты. Она будет действовать наряду с аналогичными, которые уже работают во всех развитых государствах Запады. Руководят ими и отвечают персонально за их реализацию, как правило, первые лица в правительстве. Во Франции, например, межминистерский комитет по безопасности движения возглавляет премьер-министр.

Комитеты, комиссии или советы по безопасности движения, действующие в странах Запады на национальном уровне, имеют свои источники формирования бюджета. Они отвечают за стандартизацию требований к автомобильным дорогам, средствам организации движения, конструкции транспортных средств. Их рекомендации обязательны в масштабах всей страны. В США за состояние аварийности на дорогах отвечает губернатор штата. При нем создается специальный консультативный ко-

митет, формирующий политику по предупреждению аварийности и определяющий специальные программы, цель которых создание оптимальных условий для человека за рулем, а значит для безопасного движения транспорта.

Мы же десятилетиями с маниакальным упорством требуем от человека, чтобы он без ошибок работал в плохо устроенном, плохо организованном, а потому опасном дорожном движении. И никак не хотим признать, что это в принципе невозможно: дают свои даже самые совершенные машины.

Неизбежно ошибаются и водители, тем более, на наших улицах и дорогах, по которым и пешком-то ходить сложно, о чем здесь уже немало сказано. Мы же, вручив им раздутые Правила, многие положения которых по-разному понимают даже сами работники ГАИ, требуем: выполняй и будь безопасен. И удивляемся, что аварийность из года в год растет, не забывая при этом всю вину возложить опять же на водителя.

Иной подход в цивилизованных странах Запады. Там главное организовать такую совершенную среду на улицах и дорогах, чтобы возможность ошибок для человека за рулем была сведена к минимуму. Если где-то растет аварийность, то причину прежде всего ищут в несовершенстве дорог или транспортных средств, непродуманной организации движения. С тех, кто занимается этими вопросами, постоянный и жесткий спрос. И лишь затем претензии предъявляют водителям. С них тоже спрашивают строго, но всегда только за то, в чем они действительно виновны. Проблемы государственных служб и организаций там на человека не перекладывают, как очень любим делать мы. Оттого, думается, и результаты.

Что же у нас? Комиссии по безопасности дорожного движения при союзном и республиканском министерствах внутренних дел тихо и бесславно фактически свернули свою деятельность. Их работа, надо признать, и в лучшие времена не приносила заметного эффекта. Она строилась на принципах общественного участия, не подкреплялась какими-либо серьезными финансовыми возможностями и распорядительными полномочиями, потому опиралась, в основном, все на ту же Госавтоинспекцию. Проект закона СССР о дорожном движении — нормативный документ, который должен урегулировать весь спектр взаимоотношений в этой сфере, прочно увяз в бесконечных согласованиях в республиках и комиссиях Верховного Совета СССР. Перспектива его рассмотрения и принятия нынешним составом законодательных органов страны довольно проблематична. Какой-либо реальной, конкретной комплексной программы стабилизации положения с аварийностью на наших улицах и дорогах, не говоря уже о путях снижения этих страшных цифр, ни страна, ни республика сегодня не имеют. Хуже того — никто такими программами всерьез не озабочен и ими не занимается. Во всяком случае общественности они неизвестны.

Недавно в нашей печати промелькнуло сообщение о том, что благополучные американцы под аналогичные программы, включающие строительство и реконструкцию дорог, ассигнуют... более ста миллиардов долларов.

Они действительно требуют больших средств. При крайней скудности нашего нынешнего бюджетного пирога разговор о таких расходах на безопасность движения кому-то может снова показаться

несвоевременным. Однако другого выхода у нас просто нет. Известно: скупой платит дважды. Так вот, «вторым счетом» за прошлую скупость мы сейчас и платим непомерную цену людскими жизнями и страданиями. Не говоря о ежегодных миллиардных потерях при перевозке людей, уборке урожая, транспортировке промышленной продукции. Вернув только часть этих утрат, мы можем на порядок лучше сделать нашу жизнь. Десятилетиями не вкладывая средств в безопасность автомобильного движения, мы уже здорово опаздываем в цивилизованное будущее. Упорствуя и дальше в такой скаредной политике, можем опоздать навсегда.

**Е**жедневно, ежечасно идет тихая бойня на дорогах, которая нормальным обществом не может восприниматься иначе, как национальная катастрофа. За десятилетие преступной афганской войны мы потеряли почти пятнадцать тысяч наших ребят, около сорока тысяч были ранены. Не считайте за кошуństwo, но этот десятилетний траурный список — «норма» одного квартала в статистике дорожно-транспортных происшествий.

Бед и забот у нас сегодня сверх меры. Среди них немало и таких, которые тоже уносят жизни и здоровье людей: экологические катастрофы, национальные конфликты, стихийные бедствия... Каждое такое событие страна воспринимает с болью. Оно всегда горестным эхом отзывается как в сердцах миллионов людей, которые по мере сил помогают пострадавшим, так и в высших государственных структурах, которые принимают посильные меры, чтобы по возможности исключить повторение трагедии или во всяком случае смягчить ее последствия. И вот невозможно понять, почему этот цивилизованный подход не действует в нашей автомобильной жизни, которая сегодня является значительной частью бытия практически каждого советского человека. Почему все-таки гибель десятков тысяч людей в автомобильных авариях не воспринимается нами как национальная трагедия? Объяснить это можно только одним — обыденным привыканием. Мы все незаметно привыкли к тому, к чему в цивилизованном обществе привыкнуть невозможно. Это дико звучит, но мы свыклись и в бездеятельности смирились с тем, что наши улицы и дороги с каждым годом все обильнее заливаются кровью.

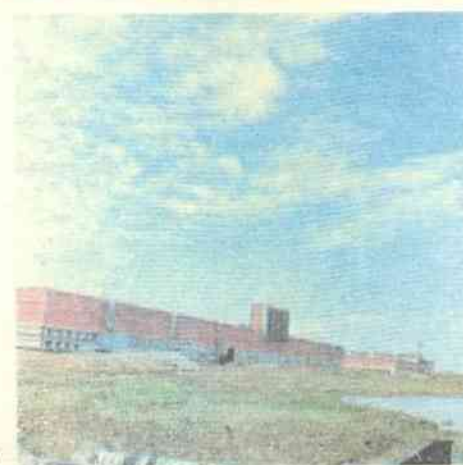
47 197 человек потеряла страна в автомобильных авариях в 1988 году. 59 691 человека — в 1989 году. 63 362 человека — в 1990 году. За те же три года ранены и покалечены в авариях более миллиона наших сограждан.

**С**колько будет в нынешнем году? Не надо быть оракулом, чтобы ответить на этот вопрос: на улицах и дорогах погибнут и потеряют здоровье еще больше людей. Так неужели наше общество сегодня настолько беспомощно, что не может найти силы остановить этот процесс? Или оно настолько безнравственно, что считает возможным даже не ставить такую задачу? Это вопросы к Правительствам Союза ССР и России. Редакция и миллионы наших сограждан ждут на них ответа.

В. ПАНЯРСКИЙ



## ЕЛАБУГА: ПОКА БЕЗ ХОЗЯИНА



Вспомним, сколько слов было произнесено, сколько газетных и журнальных выступлений напечатано по поводу елабужского проекта. Подумать только — почти миллион легковых автомобилей в год с началом выпуска первых трехсот тысяч микролитражек в 1991 году. И мы, редакция «За рулем», тоже старались как могли донести до читателей все, что было связано и с проектом, и с его реализацией.

Сейчас на дворе осень девяносто первого, но не только нет в помине долгожданных автомобилей, сама судьба проекта повисла в воздухе.

Сначала здесь строили тракторный завод-гигант. Потом решили переориентировать его на легковые автомобили. Извините за «ню-васюклизм», но ЕлАЗ, с проектной мощ-

ностью почти на миллион автомобилей в год, «снимаемых» с одной площадки, своими циклопическими размерами мог претендовать на звание крупнейшего в мире. А потом авторы гигантского проекта обнаружили, что еще нет автомобиля, который тут будут выпускать. А значит, не определена технология. Как же тогда проектировать размещение фундаментов под оборудование, да и какие станки установят в цехах? К тому же выяснилось, что государственная казна пуста и денег на строительство попросту нет. Тогда возникла идея кооперирования с ФИАТом, но и она забуксовала, а затем и умерла, хотя переговоры, казалось, шли к успешному завершению.

По поручению редакции корреспондент журнала А. Солопов встре-

чался с людьми, причастными к проекту в Елабуге, — генеральным директором АвтоВАЗа **В. Каданниковым**, премьер-министром республики Татарстан **М. Сабировым**, побывав на КамАЗе, выезжал на строительную площадку в Елабугу. Впечатления от виденного и слышанного можно передать буквально несколькими словами: «Сегодня у ЕлАЗа нет хозяина».

Но предоставим лучше слово тем, кого интервьюировал корреспондент.

«По приказу министра мы разрабатывали для ЕлАЗа проект автомобиля и технологии под него, — рассказал генеральный директор АвтоВАЗа **В. Каданников**. — Работали, не проявляя особого внимания собственно к площадке. Это было интересное дело для только образовавшегося тогда научно-технического центра. Потом возникла возможность рассмотреть альянс ЕлАЗ — ФИАТ — ВАЗ. Тут у нас появился интерес уже конкретно к площадке. И вот почему. Прежде мы на ВАЗе развивались так: ставили на производство новый автомобиль на какой-то нитке главного конвейера, вытесняя старый. Для этого приходилось строить на существующей территории новые корпуса. Механическое производство, например, строили отдельно, расширяли прессовое и т. д. Так мы поставили семейства «2105» и «2107», «2108» и «2109», так же поступим с ВАЗ-2110. Площадка будет застроена до предела. «Девяткой» дальнейшее развитие здесь «запирается». Нужна новая территория. Реально новой базой мог стать ЕлАЗ. Мы начали переговоры. Ну, а потом, я даже не могу точно сказать, что произошло. Мы не требовали, чтобы ЕлАЗ влился в ВАЗ. Он должен был оставаться самостоятельным предприятием, но нам необходим контрольный пакет акций. По существу, государственные капитальные вложения в ЕлАЗ должны были идти через нас, чтобы мы могли как-то управлять этим процессом. Этот вариант кого-то, видимо, не очень устраивал, поэтому сегодня прорабатываем другой. Мы никак не будем участвовать в ЕлАЗе».

«Мы не стали поддерживать ВАЗ, — заявил в интервью журналу премьер-министр республики Татарстан **М. Сабиров**. — Объясняется это очень просто. В первую очередь мы должны заботиться о будущих рабочих завода — крупнейшего не только в республике, но и в стране. Передача его ВАЗу или ФИАТу обрекает рабочих на нищету. Кто из них (я имею в виду эти и любые другие фирмы) будет заботиться о том, чтобы вложить деньги в обустройство коммунального или, как теперь говорят, муниципального хозяйства? У кого будет болеть голова о нормальном обеспечении города продовольствием? Ведь для развития сельского хозяйства пригородной зоны тоже требуются средства. Мы уже определили пять сельских районов, которые будут кормить ЕлАЗ, и нам нужны инвестиции. Какой ФИАТ, какой ВАЗ будет это делать?»

Взгляните на КамАЗ. Ведь он возводился в условиях централизованного снабжения, помогала вся страна. Но и там сегодня не хватает детских садов, школ. Я уж не

говорю о продовольственных проблемах. Еще раз повторю: КамАЗ строила вся страна, а не какой-нибудь ФИАТ или ВАЗ. «Город будущего» сам стал средоточием проблем и создал проблемы вокруг себя. Повторить эту ошибку мы не имеем права.

Предложения продать ЕлАЗ иностранцам есть и сегодня. Скажем, «Мерседес-Бенцу», японцам или кому-нибудь еще. И капиталисты купят! Площадка хорошая, корпуса почти готовы. Расставляй оборудование и запускай производство новой модели. Но разве капиталист будет заботиться о людях, которые тут живут! Поэтому правительство, Кабинет министров республики Татарстан твердо стоит на том, чтобы не продавать ЕлАЗ никаким предприятиям и организациям, расположенным вне республики, а уж тем более — вне страны.

Было предложение преобразовать ЕлАЗ в самостоятельное акционерное общество. Но я не верю в такую возможность. У нас нет тех, кто стал бы в предприятие, не производящее продукции, вкладывать деньги, не зная, что здесь будет через год. Слишком это опасно и ненадежно. Если грамотный, компетентный руководитель ищет, куда бы вложить средства, он вряд ли выберет ЕлАЗ. Надежней вложить в тот же КамАЗ и гарантированно иметь дивиденды.

Конечно, лучше всего если бы сама республика Татарстан полностью взяла завод на себя. Но, к сожалению, мы к этому еще не готовы. 30 августа исполнился год, как мы провозгласили суверенитет. Сейчас активно идет процесс наполнения его содержанием. Это большая работа. Когда предприятия, расположенные на нашей территории, а среди них много гигантов, в том числе и оборонных, перейдут под юрисдикцию Татарстана, заработает налоговый механизм, пополнится и наш бюджет. Но это произойдет не раньше, чем года через два-три. А ЕлАЗ не ждет. Мы не можем так шутить с тем народом, который туда поехали. Долго мы — наш Председатель Верховного Совета, а теперь Президент М. Шаймиев и я — искали путь скорейшего решения проблемы. Из всех вариантов наиболее приемлемым оказался тот, что предусматривает вхождение нашего ЕлАЗа в КамАЗ. Руководство КамАЗа с Н. Бехом во главе положительно восприняло это предложение. В первых, как патриоты Татарстана, а во вторых — из экономических расчетов. Одно из условий заключается в том, что всю существующую на сегодня «незавершенку» КамАЗ получает бесплатно. Финансовой мощи КамАЗа хватит на то, чтобы достроить завод в Елабуге. А через два-три года эти затраты начнут окупаться с хорошими прибылями.

Летом мы собирались у первого заместителя премьер-министра СССР **В. Щербакова**. Я настаивал на быстрейшем проведении в жизнь этого варианта, не видя никаких препятствий на его пути. Но все-таки была создана рабочая группа для рассмотрения этого вопроса — вхождения ЕлАЗа в КамАЗ. В качестве альтернативы фигурирует предложение о вынесении ЕлАЗа на торги с участием как советских, так и зарубежных покупателей. Мы категорически против этого и, пользуясь своим суверенитетом, этого не позволим. То есть, ко-

нечно, пусть просчитывают, мы посмотрим на результаты, но будем всячески препятствовать распродаже нашего ЕлАЗа. Таково наше видение проблемы, наша позиция.

В пользу передачи елабужской площадки КамАЗу есть немало доводов. Например, сегодня даже не определено, что за модель легкового автомобиля будем выпускать. А возможности КамАЗа, его довольно-таки широкие связи с иностранными фирмами позволят быстро начать производство машины, ну если не завтрашнего, то хотя бы сегодняшнего дня. Я знаю, что вазовцы имеют в сейфе готовую разработку «А-93», но я на нее не рассчитываю. Конкурентные взаимоотношения КамАЗа и ВАЗа не позволят им пойти на передачу в Елабугу технической документации.

Мы уверены, что именно вхождение ЕлАЗа в состав акционерного общества «КамАЗ» позволит быстро ввести в действие новый завод».

К сожалению, генеральный директор — председатель правления акционерного общества «КамАЗ» **Н. Бех** от интервью отказался до, как он заметил, «рассмотрения вопроса Кабинетом министров СССР».

Мы приехали на стройплощадку в середине недели. Увы, глаз поражал лишь огромный простор задействованной территории. Ни обилия грохочущей техники, ни трудового энтузиазма заметить не удалось. Да и самих рабочих было совсем немного. Сиротливо стоят в степи недостроенные корпуса, словно обгорелые остовы торчат ребра не одетых в бетон металлоконструкций. Жаркое августовское солнце сушит после утреннего дождика красную глину. А что поразило больше всего, так это возможность разговаривать не повышая голоса. Первый раз пришлось побывать на стройке, где было слышно, как жужжит над бурьяном в солнечном мареве шмель...

**От редакции.** Эти интервью были взяты до событий 19—21 августа текущего года, многое изменивших в стране, в умонастроениях людей, включая и руководителей разного ранга. Не исключено, что сегодня интервью имели бы другое содержание и окраску, но мы решили их представить в том виде, в каком их получил наш корреспондент. Для истории.

Пока номер готовится к печати, уже все работы по перспективной модели «А-93», к которым проявлял интерес ФИАТ, целиком перебазированы с ЕлАЗа на ВАЗ, поскольку именно с этим объединением завязывает контакты итальянская фирма. А кто станет опекать ЕлАЗ?

Новые отношения с ВАЗом, ФИАТом, ЕлАЗом и КамАЗом теперь будут складываться и у бывшего Минавтосельхозмаша СССР. Это министерство трансформировалось в наднациональную холдинговую компанию с новыми возможностями и другой структурой взаимоотношений с автомобильными заводами страны.

Фото А. Косова

# ВОТ ЕСЛИ БЫ Я

то мне пришлось бы свои взгляды претворять в действительность. Но я рабочий по разделке леса в Богучанском леспромхозе, что в Красноярском крае, и могу предложить не более как суждения на тему, какими я видел свои машины, а их у меня за 15 лет побывало четыре, и каким мне представляется советский автомобиль вообще.

Страна наша громадна, машин ей — думаю, согласятся со мной почти все — нужно много, а если говорить о конструкции, — самых разнообразных и по классам, и по типам кузовов. Я живу в сельской местности и поэтому на практике убедился, что для наших условий кузов типа «хэтчбек» наиболее приемлем, особенно если его владелец держит свое хозяйство. Для горожан, как я понял, такого

однозначного решения в отношении типа кузова нет — и там потребительские запросы разнообразнее, но «седан» в городе пользуется неизменным спросом. Конечно, сейчас мне легко возразят, что купят машину с любым типом кузова. Но это в условиях дефицита, нашего позорного дефицита. А в идеале — ведь не все же время будем жить в условиях нехватки. Надо сделать так, чтобы будущий владелец выбирал, какой ему нужен автомобиль, а на рынке должны быть все модели. Что, и фантазировать нельзя?

А теперь вернемся к земным проблемам: чуть не сказал к «грязевым»... Вот ворсистые обивка и коврики. В сельской местности они непрактичны: ездим по грязи, ходим по грязи, садимся в машину с грязной обувью... По-

том приходится разными способами вычищать пыль из ворса, а если она набьется в обивку сидений, так ничем ее оттуда не выбить. А зимой? На подошвах невольно в салон заносим много снега, который при включении печки начинает таять; под ногами — вода, ковры намокают. А если вдруг в ковре небольшое отверстие, то вода попадает на дно кузова, что вызывает его коррозию. Намного проще, если вместо таких ворсистых ковров применялись бы моющиеся из кожзаменителей. А еще лучше, чтобы для северных районов машины комплектовались резиновыми или пластмассовыми ваннами, наподобие кювет для фотолюбителей.

Для сельской местности в районах с суровыми зимами крайне необходимы полноприводные легковые машины,

джипы. Да еще с предпусковым подогревателем мотора, обогревом заднего стекла: соответственно они должны работать на дизельном топливе, а не как у нас «Нива» на бензине АИ-93.

Для южных районов, где бензин АИ-93 найти можно и где есть дороги с асфальтом, нужны и другие машины, более скоростные. Правда, автомобиль, у которого скорость превышает 150 км/ч, не обязателен. Думаю, что быстроходные модели провоцируют на ДТП, тем более что и дорог для такой скорости у нас нет. Видимо, пока предел для нас 120—140 км/ч. Да и то на гравийной дороге даже при скорости 80—90 км/ч какая подвеска колес выдержит? У легковых автомобилей на сельских дорогах ломается поперек балка передней подвески, лопаются проушины для шаровых опор, в рычагах вырываются амортизаторы, деформируется несущий кузов.

Так что пока о скоростных моделях остается лишь мечтать. А вот электронные системы на автомобилях, мне кажется, не мечта, а необходимость, но при единственном условии: они должны быть надежными и, конечно, долговечными. Взять, например, одну только электронную систему зажигания, у которой немало преимуществ: не выгорают контакты «трамблера» (если «электроника» применяется с контактным зажиганием), практически не выходят из строя свечи, заметно облегчен пуск двигателя и самое главное достоинство — экономия топлива благодаря лучшему его сгоранию.

Но «электроника» не должна приносить невзгоды, как получилось с коммутаторами на первых ВАЗ-2108. Там она выходила из строя чуть не на каждой машине. Все знают, что на автомобилях ВАЗ стоят электронные реле сигнализации поворота и аварийной остановки. Их микросхемы практически нигде больше не применяются и достать их очень трудно — об этом много писали на страницах журнала «За рулем». Поэтому многие владельцы, оказавшись в безвыходном положении, заменили их простыми (традиционного типа) «релюшками». А почему бы их не отремонтировать в какой-нибудь радиомастерской или приобрести в магазинах? Вот наша контактная система зажигания — давнишняя и примитив-



Для сельской местности кузова «хэтчбек» и «универсал» практичнее «седанов», причем потребитель предпочитает машину, у которой высота порога третьей (или пятой двери) была бы минимальна. У изображенного на снимке ВАЗ-2108, как, впрочем, и у «Москвича-2141», этот параметр около 840 мм, в то время как на ВАЗ-2104 — 600 мм.



«Седаны в городах пользуются неизменным спросом», — пишет А. Браун. И действительно, подавляющее большинство парка наших легковых автомобилей — с такими кузовами, причем четырехдверными. Да из-за рубежа, кто может, привозит именно четырехдверные (как этот «Мерседес-Бенц-190»), а не двухдверные. Но, наверное, нужны (дело лишь в пропорциях) и одни и другие.



Электромобиль для города, развозной фургон ВАЗ-2702. Это опытный образец. Пока или навсегда! Но, видимо, подобную машину придется осваивать — спрос на нее будет расти вместе с расширением кооперативов, мелких магазинов, сервисной сети на базе ИТД. И, вероятно, не только электромобили, но и фургоны, пикапы с небольшими дизелями помогут развозить в городах продукты, мелкие партии грузов. Мы пока всерьез не думали о таких автомобилях, теперь же время пришло.

# БЫЛ МИНИСТРОМ...

ная — применяется все еще лишь потому, что более-менее работает надежно... Хотя на западных автомобилях о ней давно уже забыли.

А что касается импортных автомобилей в нашей стране, я вижу смысл в приобретении только нового. Качество сборки там хорошее, да и пробег до капитального ремонта большой. И если мы в сельской местности в год «накручиваем» по 5—10 тысяч километров, то до капитального ремонта (который у импортных моделей — значительный) нам такой машины хватит «на три жизни». А вот поддержанную... тут неизвестно, кто и как ее эксплуатировал, не дай Бог, если что сломается, то и пустяшны деталей к «иностранке» в наших условиях не достать. Не представляю, как дальневосточники, купив задешево поддержанные японские машины, обходятся с ремонтом.

Сейчас я бы хотел привести немного примеров из своего опыта эксплуатации автомобилей. Живу в районном центре, условия которого приравнены к северным районам. Дороги у нас в основном гравийные и грунтовые. Думаю, что в моих примерах есть и ответы на некоторые более общие вопросы, определяющие философию развития нашей автомобильной техники.

С 1976 по 1982 год в моем личном пользовании был «Москвич-412». Хочу прямо сказать, он крепче «Жигулей» — по подвеске, кузову и многим другим узлам. Но зимой в нем мерзнешь, заводился в холодное время плохо — пришлось держать в гараже аккумулятор — прикуриватель большой емкости. Запасное колесо лежит в багажнике «Москвича-412» под углом так, что занимает очень много места, да и сам багажник не очень вместительный. Мне очень нравится, как убирается «запаска» в ВАЗ-2102.

Затем у меня был ВАЗ-2101 1973 года. Проникся я к этой машине уважением, хотя купил поддержанной: сделана она очень хорошо, крепко. Неудобным считаю отсутствие амперметра и примитивную надпись на датчике охлаждения жидкости «Вода». Это все. Добавлю, что машина, правда, в других руках, до сих пор на ходу.

Потом, с 1984 года эксплуатировал ВАЗ-21061. Этот автомобиль уже более современный, но качество сборки у него совсем не то, что было на ВАЗ-2101 1973 года. Уже при

покупке обнаружил, что нет храповика — видно, забыли установить... На втором году эксплуатации вышло из строя электронное реле поворота, достать новое не смог — пришлось применить простую «релюшку». Затем разрегулировалось реле напряжения РР380 (отрегулировать в наших условиях невозможно), его заменил на электронное — они свободно были тогда у нас в магазине. Очень неудобно (как и на ВАЗ-2101) сделан блок предохранителей. На этой модели для дальнего света фар можно было применить галогенные лампы. Удобно!

С 1987 года пересел на ВАЗ-2107. Хочу отметить, что у меня возможность выбора была и я остановился на «семерке». Это современный дизайн кузова, хорошая экономичность вследствие применения

электронного блока управления ЭПХХ, современная панель приборов со встроенным вольтметром, дающим полностью информацию о работе генератора (вот что важно), а также удачно расположенная световая сигнализация. Очень понравилась, что блок предохранителей размещен практично — под капотом, галогенные лампы дают хороший яркий свет. У машины немало достоинств: гидрокорректор фар очень «по делу», когда автомобиль сильно нагружен; конструкторы не забыли предусмотреть место под стереомагнитофон с колонками, ввели обдув теплым воздухом боковых стекол, а также обогрев заднего стекла.

После пробега в 20 тысяч километров переделал двигатель, используя дополнительные прокладки для головки

цилиндров под бензин А-76.

Хочу отметить и работу двигателей на газе: для города это хорошо, в первую очередь для экологии. Но в городах парк автомобилей большой и там экономически выгодно строить газонаполнительные станции. А в деревне — это даже не вторая очередь... Но мы тоже ценим дешевизну газового топлива, но как им заправляются в наших краях?

Я намеренно привел примеры из личной практики, чтобы показать, что каждая модель в конкретных условиях имеет свои достоинства и недостатки. Надо выпускать модели разной конструкции, с разными вариантами, столько, сколько их можно придумать, а не так, как выпускают у нас по «шаблону», независимо куда попадут — на юг или на север.

А. БРАУН

Пикап с тентом, один (задний) ведущий мост с блокируемым дифференциалом, работающий на низкооктановом бензине мотор, резиновые коврики в кабине и узлы, легко ремонтируемые в полевых условиях, — вот концепция многоцелевого сельского автомобиля, выдвинутая польской фирмой «Тарпан». А что, разве она не созвучна идеям А. Брауна!



Схожую машину предлагает недавно созданная советская фирма «Автокам», причем она идет еще дальше — кузов из стеклопластика (то есть не подверженный ржавлению), и как один из вариантов двигателя — дизель (работает на том же топливе, что тракторы, комбайны и другие сельхозмашины). Много в этой машине привлекательного, но для Брауна это лишь далекая мечта. «Автокам», видимо, он сможет купить у себя в Красноярском крае лет, этак, через пять. Ну не раньше трех. А жаль!



Цивилизованный джип «Пух-300ГД»: идет где угодно, у него большой запас тяги (113-сильный дизель и 10 передач), высочайшее качество, комфорт как в дорогом лимузине. Но и стоит такая машина недешево — в Германии ее можно купить за 75 тысяч марок, а это вдвое дороже, чем самый дешевый «Мерседес-Бенц». Но на «пух» тоже есть покупатели — наверное, их круг узок, но... машины всякие нужны.



Фото В. Князева, О. Косова, ВЗХ, «Мерседес-Бенц А. Г.», «Штейр-Даймлер-Пух А. Г.»

# АЛЬТЕРНАТИВНОЕ ТОПЛИВО С ЗАПАХОМ ПРОБЛЕМ

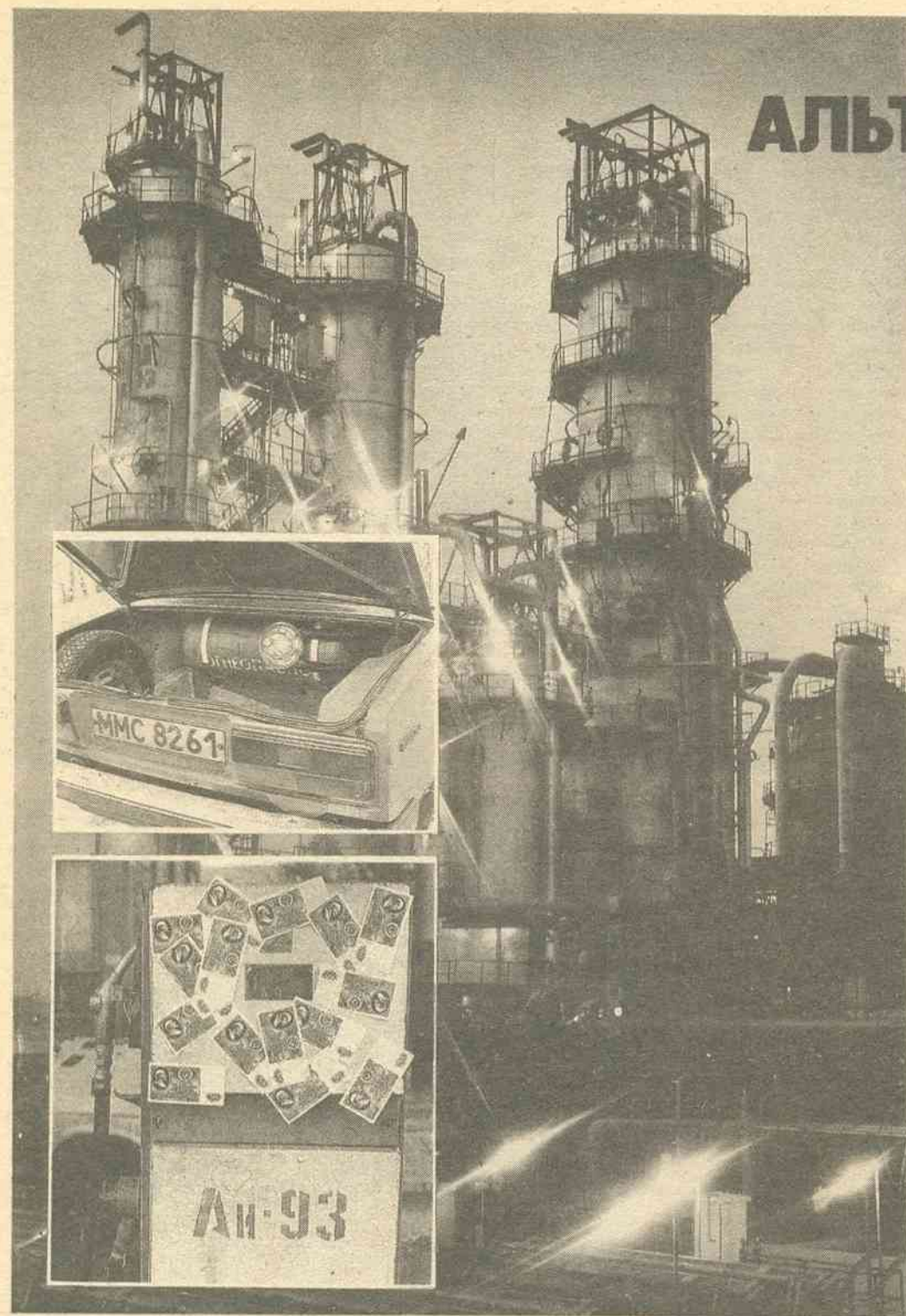
прессорных станций (АГНКС), которые могут заправить природным газом до 250 тысяч машин в день. Введены в строй станции для сжиженного нефтяного газа (пропан-бутана), рассчитанные на 230 тысяч машин, половина из которых — личные.

Каков же эффект предпринятых мер? Если в 1985 году использование природного газа позволило высвободить всего 42 тысячи тонн моторного топлива, то в минувшем — без малого миллион тонн, да еще около 700 тысяч — благодаря использованию пропан-бутановой смеси (сжиженного газа). Увеличение экономии в 20 раз, бесспорно, впечатляет, зато другие цифры не радуют. Постановлениями правительства намечалось за пятилетие (1986—1990 гг.) высвободить 11,5 миллиона тонн бензина и дизельного топлива, сэкономлено же менее 5.

Естественно желание понять, по чьей вине потребление газа увеличивается гораздо медленнее, чем намечалось. Но разобраться в этом непросто. Такую крупную программу, как перевод транспорта на газ, можно выполнить только согласованными действиями. А ведь участвует в ней множество предприятий, изготовляющих баллоны, газовую аппаратуру, автомобили, оборудование для заправки и т. д., принадлежащих разным министерствам. Стоит выпасть или ослабнуть одному звену в этой цепи — напрасными станут усилия других.

К сожалению, именно это происходит с газификацией автомобилей (в первую очередь мы имеем в виду транспорт общего пользования). Некий журналист в романе Ильфа и Петрова писал, как об ужасающей бесхозяйственности: «15 тысяч рублей ржавеют». Нынче таким не удивишь — из-за отсутствия спроса на складах ржавеют, то бишь хранятся 110 комплектов оборудования для АГНКС. Омерзительно никак не меньше 100 миллионов! Да и те 350 станций, в постройку которых вложили около 700 миллионов рублей, загружены в самом лучшем случае на 40 % и приносят убытки огромные, как все в нашей стране: 20—25 миллионов рублей в год. Свергнуто производство оборудования для АГНКС в Сумском НПО имени М. В. Фрунзе, не полностью используются мощности даже первой очереди баллонного цеха на металлургическом комбинате в Мариуполе, работы на второй очереди приостановлены.

Коль заправки пустуют, значит, виноват Минавтосельхозмаш и подведомственные ему заводы? На первый взгляд, так оно и есть. Задание Постановления Совмина СССР № 1041 на пятилетку



**О** б использовании газа как моторного топлива наш журнал писал не раз. И все же, уверенны, эта проблема остается далеко не главной для рядового автомобилиста, тем паче «частника». Наше сознание, что называется, наквозь пропитано парами бензина: тревожит именно его нехватка, растущие год от года очереди, пульсирующие слухи о подорожании. А газовое топливо — оно ведь альтернативное и, значит, как бы необязательное для использования: применяем — хорошо, обходимся без него — слава богу.

Иное мнение у специалистов. Напряженность в снабжении моторным топливом, считают они, можно снять, только увеличивая долю использования газа. На чем основана их точка зрения?

Добыча нефти в стране, достигшая пика в 1987—1988 годах, но так и не принеся топливного изобилия, резко

покатилась вниз: если в те годы добывали свыше 624 миллионов тонн, то в 1990-м — 570,4, а в нынешнем ожидается около 530 миллионов. Как видим, сокращение на 15 %. Сократилась и выработка моторных топлив. По прогнозам, такой уровень добычи может сохраниться до конца десятилетия. При росте парка автомобилей это неизбежно обострит дефицит горючего.

Еще в начале восьмидесятых годов, когда угроза топливного кризиса в стране не была столь явной, было решено резко ускорить темпы газификации автотранспорта. За это время сделано немало. Организовано производство газовой аппаратуры и оснащенных ею автомобилей, оборудования для газозаправочных станций, созданы многочисленные участки для освидетельствования баллонов и испытаний приборов.

В 1981—1990 годах построено 350 автомобильных газонаполнительных ком-



(1986—1990 гг.) по производству газобаллонной техники на сжатом газе выполнено на 43 %, на сжиженном — на 30 %. Из запланированных 900 тысяч автомобилей сделано чуть более 320. В справке, подготовленной специалистами министерства, указано, что в 1986—1988 годах задания сорваны из-за недопоставки газовых баллонов (которые сегодня оказались в избытке), а в 1989—1990 годах — из-за отказов потребителей от машин.

Тут даже не очень внимательный читатель должен насторожиться: отказы — почему? Ведь газовое топливо дешевле бензина и дизельного горючего, помнится, в несколько раз. Так оно и есть. Грузовик ЗИЛ-130 расходует на 100 километров бензина А-76 на 4,8 рубля, сжатого газа — на 1,18; более мощный «Урал-375» — соответственно на 8,4 и 1,54 рубля. Сжиженный нефтяной газ (пропан-бутан) обходится дороже: для ЗИЛ-130 — от 2,25 до 5,38 рубля, для «Урала» — от 2,94 до 7,05, поскольку его цену устанавливают на местах в зависимости от стоимости доставки к потребителю.

Как видим, выгода есть. К тому же продукты сгорания газа менее токсичны, чем при работе двигателя на нефтяном топливе. Но, видно, эти преимущества не всегда убеждают. У потребителей свои резоны: газобаллонный автомобиль не дешевле бензинового, но грузоподъемность — на несколько сот килограммов меньше (вычтем все баллоны с газом), холостой пробег на заправку вдвое больше — стало быть, эксплуатационные показатели ниже. Вдобавок качество аппаратуры «оставляет желать» — из-за этого просто, зимой трудности с запуском. Ну, а меньшая токсичность — кто, если честно, возьмет на себя лишние хлопоты ради нее одной! Правда, в России для этого появился неплохой стимул (о нем чуть ниже), но только в нынешнем году. А сколько уже успели снять газовых приборов — снять и попросту выбросить!

Вдобавок немало машин было поставлено по нарядам туда, где вообще отсутствуют АГНКС — их постигла такая же участь.

Вот и получилось, что автомобили, на которые возлагали столько надежд, оказались невыгодны ни для потребителя, ни для изготовителя. Заводу ведь тоже морька: аппаратура дорогая, хлопот с производством больше, а оптовая цена как у «классического» бензинового грузовика. В условиях хозрасчета, введение которого совпало с развертыванием программы газификации, предприятие не заставишь делать то, что невыгодно, а согласовать приемлемую для себя цену заводу не смогли. Раз грузоподъемность машины меньше, чем бензиновой, то и цена должна быть ниже — такова «теоретическая база» ценообразования.

С аппаратурой для «частников», слава Богу, проблем меньше. Новогрудский завод сумел всего за два года довести ее выпуск до 60 тысяч комплектов и при благоприятной конъюнктуре готов наращивать производство. Это системы для сжиженного газа, «На выходе» комплект для сжатого газа, разработанный в НПО «Темп». Светлое будущее этой новинки омрачает, правда, один «нюанс». Стальной баллон со сжатым газом слишком тяжел для легкового автомобиля: необходимую прочность и легкость сочетают в себе только композиционные материалы. Всем они хороши, но вот цена... Если теннисная ракетка из углеродного волокна

стоит около четырех сотен, то газобаллонный комплект, видимо, не меньше трех тысяч. Тут призадумайтесь.

Не станем утомлять читателей перечислением всех неурядиц, нестыковок и несообразностей, возникших при осуществлении программы газификации, иначе заслоним от него главную перспективу. Она такова: чтобы действительно снять остроту топливной проблемы, парк автомобилей на сжатом природном газе должен достичь к 1995 году по крайней мере 450 тысяч (с учетом выбывания списанных по износу). Для этого нужно делать не менее 120 тысяч машин и комплектов аппаратуры ежегодно.

Пока тенденция противоположная: по причинам, о которых уже говорилось, производство автомобилей и аппаратуры для сжатого газа сократилось с 26,3 тысячи машин и 17,2 тысячи комплектов в 1988 году до 12,3 и 13,6 тысячи соответственно в 1990-м. Чтобы раскрутить спираль, нужны стимулы экономического и материального характера: льготы по налогообложению, обеспечение программы комплектующими и материалами на основе госзаказа. Тогда, считают в Минавтосельхозмаше, можно нарастить производство автомобилей примерно втрое — дальше снова понадобятся капитальные вложения, примерно по миллиону рублей на каждую тысячу машин пристра.

Сегодня решить эти проблемы уже не поможет новое постановление Кабинета министров и даже Указ Президента СССР. Путь к цели — через добровольное сотрудничество с учетом интересов и выгоды каждого партнера. Ради него и создано акционерное общество «Автогаз», учредителями которого выступили более 30 предприятий концернов «Газпром» и «Росавтотранс», Минавтосельхозмаша и других министерств. Они внесли в уставной фонд более 6 миллионов рублей, а весь он составляет 15 миллионов — остальное внесут в ходе подписки на ак-

ции другие организации и предприятия.

Основная цель нового акционерного общества — помочь быстрому увеличению парка газобаллонных автомобилей, а для этого привлечь в ряды акционеров крупные автомобильные заводы. Общество намерено заниматься установкой на автомобили газобаллонного оборудования и его обслуживанием.

В числе перспективных направлений работы «Автогаза» — организация производства и продажи компрессорных установок для медленной (при пониженном давлении) заправки одного или нескольких автомобилей, газификация сельских населенных пунктов и т. д.

Акционерное общество будет подготавливать предложения о дифференцированном налогообложении предприятий с учетом экологических свойств машин, использующих разные виды топлива, а также другие предложения экономического характера. Первый шаг к этому сделан — Совмин РСФСР установил на нынешний год различные нормативы платы (своеобразного экологического налога) за вредные выбросы: при использовании одной тонны дизельного топлива — 6,83 рубля, тонны неэтилированного бензина — 5,10 рубля, этилированного — 8,4 рубля. За использование же газового топлива, наиболее благоприятного в экологическом отношении, плата не взимается.

Очевидно, можно найти и другие подходы, которые помогут расширить использование дешевого, сравнительно малотоксичного топлива, сырьевая база которого (прежде всего запасы природного газа) у нас весьма прочна. Надеемся, эта статья вызовет интерес не только потребителей, но и тех руководителей, кто в состоянии влиять на решение затронутых проблем. Вчитайтесь, уважаемый директор: может, в участии как раз вашего предприятия так нуждается молодое акционерное общество «Автогаз»?

В. АРКУША

## АПД: БУДЕТ ЛИ ПРОЯВЛЕН ИНТЕРЕС?

Лаборатория нетрадиционных двигателей НАМИ, которой руководит кандидат технических наук Михаил Зленко, разработала оригинальную конструкцию так называемого аксиально-поршневого двигателя (АПД) внутреннего сгорания (ЗР, 1991, № 2). В нем возвратно-поступательное движение поршней преобразуется во вращательное не традиционным кривошипным механизмом, а оригинальным устройством с «качающейся шайбой». Как следствие, силовой агрегат становится очень компактным. Ряд его важных узлов и механизмов решены на уровне изобретений.

Один из образцов АПД экспонировался в конце 1989 года на автомобильной выставке в Токио, где привлек внимание специалистов. Сегодня в НАМИ построено несколько образцов (пяти- и семицилиндровые) такого автомобильного двигателя, идут их всесторонние исследования.

Момент подготовки к испытаниям экспериментального двигателя НАМИ-АП5,2 (5 цилиндров, рабочий объем от 1000 до 2725 см<sup>3</sup>, мощность 120—130 л. с., масса 125 кг).

Фото Г. Хамельянина (ТАСС)

пытания. Авторы этой разработки рассчитывают на интерес к своему детищу не только за рубежом, но и со стороны автомобильных заводов. Однако пока наши гиганты ВАЗ, ЗИЛ, ГАЗ, каждый из которых монополист в своем классе автомобилей, не проявили желания взяться за освоение АПД.



# САМЫЙ ДЕШЕВЫЙ В ГЕРМАНИИ



Читатели немало слышали о придирчивости зарубежного покупателя, о трудностях сбыта за рубежом наших машин, на которых нередко приходится заменять комплектующие изделия, отделку и т. д. Тем не менее «жигули» без особых доделок находят сбыт даже на чрезвычайно насыщенном и разнообразном рынке крупнейшей в Европе

автомобильной страны — Германии. Что привлекает к ним покупателей, какие критерии они применяют для оценки автомобиля, наконец, во что обходится там его эксплуатация — на эти вопросы отвечает тест журнала «Ауто — дер дойче штрассенферкер», который мы предлагаем читателям в сокращенном переводе.

Меньше 9000 марок за четырехместный автомобиль среднего класса — цена с такой скидкой действует, однако, только в новых федеральных землях. Получает ли за нее покупатель модели «Лада-нова-юниор» приемлемый эквивалент? (Описана наиболее дешевая модификация ВАЗ-21051 с двигателем ВАЗ-2101 — прим. перев.)

Килограмм «Лады-новы-юниор» стоит 8,81 марки; за советский седан массой 1020 кг покупатель выкладывает всего 8990 марок. Как минимум одно выдающееся достоинство: нигде в Германии не получишь так много автомобилей за так немного денег. Правда, и в другом отношении «Лада» претендует на рекорд, поскольку имеет почти музейную

ценность. Первый автомобиль этой марки, названный тогда «Жигули», сошел с конвейера завода в Тольятти на Волге 21 год назад — изготовленный по лицензии ФИАТ-124. Последняя ретушь на его внешность нанесена уже 10 лет назад.

Да, так выглядели автомобили в пору, когда коэффициент аэродинамического сопротивления еще не играл роли. Слегка наклоненные ветровое и заднее стекла, а также вертикальные боковые не позволяют солнцу сильно нагреть салон — преимущество, которое оценят пассажиры в жаркий день. Зато беспокоят аэродинамические шумы — угловатый автомобиль издает их на все лады.

В повседневной практике «Лада» проявляет себя как жесткий автомобиль — в отрицательном значении этого слова: острые, словно бритва, кромки рулевого колеса, пепельницы, рукояток отопителя и стеклоподъемников свидетельствуют о том, что прогресс в области пассивной безопасности пассажиров не оставил здесь следов.

Известных усилий требует регулировка отопления. Весьма мало расстояние от положения максимальной подачи тепла до нулевого. Чтобы правильно установить рычаг, водителю нужно некоторое везение, а сдвинуть его с места можно, только приложив силу. Несмотря на высокую производительность отопителя, который обеспечивает пассажиров теплом и в сибирский мороз, воздух из боковых выходов идет довольно вяло. Дефлекторы в средней части панели отсутствуют, зато нога на педали газа, полностью находясь в потоке тепла, регулярно обжаривается. Если водитель захочет защитить ногу от этой духовки, ему придется нагнуться, поскольку рычаг для соответствующей регулировки находится в зоне ног, а не рядом с остальными рычагами управления отопителем.

Найти здесь в темноте неосвещенный выключатель — тоже дело случая. Зато хорошо расположены в поле зрения водителя два циферблата, правда, дающих сильные блики (спидометр, комбинированный прибор с указателями уровня топлива и температуры жидкости), контрольные лампы (всего 11, одна не используется) и вольтметр, который реагирует на колебания напряжения в бортовой сети и указывает, когда следует подзарядить батарею. Слабо освещенные приборы «забывает» яркая подсветка гнезда прикуривателя.

Не способствует безопасности и работа стеклоочистителя. Хотя у него есть прерывистый режим (пауза 3,5 секунды), но в единственном варианте: 10 ходов за 15 секунд, чего при сильном дожде недостаточно. В то же время оба наружных зеркала достаточно большого размера (судя по фото, они отличаются от устанавливаемых для внутреннего рынка — прим. перев.). Правда, стекла в них дрожат, реагируя на каждую неровность дороги.

Напротив, приятные неожиданности связаны с управлением коробкой передач. Наклонный рычаг удобно расположен. Передачи, хорошо подобранные, включаются точно, короткими движениями рычага и довольно легко, кроме заднего хода, для включения которого необходимо определенное усилие.

В уличном движении водителю нужна восточная невозмутимость. Диаметр разворота 12,3 метра требует широкого маневра, к тому же сбивает с толку

низкая чувствительность рулевого управления близ среднего положения. Неудивительно, что автомобиль длиной 4130 мм и массой 1020 кг воспринимается как маломаневренный в сравнении с современными компактными машинами. Вдобавок сильно выражена недостаточная поворачиваемость.

Но, если водитель и приспособится к этим особенностям, ему будут досаждать злые толчки задней подвески на неровностях. Если повреждения покрытия встречаются на одной стороне, то и задняя ось отклоняется в одну сторону, автомобиль при этом слегка раскачивается. Такая особенность чревата критическими ситуациями на поворотах, когда из-за одностороннего отклонения оси одно из задних колес теряет контакт с дорогой. Задок начинает забрасывать — тут от водителя требуется известное умение.

Однако подвеска «Лады» заслуживает не только критики. Инженеры из Тойотты приспособили ее к советским дорогам, которые ежедневно подвергают ее основательному испытанию. Спроектированная с должной надежностью, «Лада» безропотно поглощает даже грубые удары; в салоне они ощущаются сравнительно мягко. Но на волнистом покрытии автомобиль раскачивается.

Подвеска демонстрирует, однако, свои слабости, когда владелец использует полностью ее грузоподъемность — 440 кг, к чему поощряет багажник объемом 385 л, с плоским полом; неудобство доставляет только его чересчур высокий борт.

В полностью груженом состоянии о потребительских качествах подвески говорить уже не приходится: автомобиль «встает на четвереньки». Скребущие асфальт фартуки — меньшее из зол; хуже, когда на больших выбоинах подвеска «пробивается». Но и с этим надежная механика справляется без проблем.

Не слишком современен, но солиден четырехцилиндровый двигатель, развивающий 60 л. с. при рабочем объеме 1189 см<sup>3</sup>. Короткоходный, с чугунным блоком цилиндров, он рассчитан больше на получение максимальной мощности, нежели большого крутящего момента в нижнем диапазоне оборотов. Поэтому ему нужны приличные обороты, чтобы «раскопегарить» тяжелый автомобиль. Дается это не так легко, но максимальную скорость 139 км/ч и посредственную динамику при известном снижении можно считать приемлемыми.

«Лада-нова» располагает к неторопливому движению, тем более что уровень шума не стимулирует полностью использовать мощность на каждой передаче. Довольно «оборотистый» двигатель с неумолчным шумом распределительного механизма всегда присутствует в общей звуковой картине. А на большой скорости он перекрывает и далеко не слабый аэродинамический шум.

Плавную работу явно не ставили на первое место при модернизации видавшего виды мотора, который, однако, стал тише благодаря нерегулируемому нейтрализатору. Зато он надежен и отличается долговечностью: пробеги в 200 000 км — не редкость.

Если двигаться в темпе, машина расходует больше 11 литров «нормального» бензина (октановое число 91 — прим. перев.), так что бак в 39 литров маловат. Он расположен в правом заднем крыле, то есть в зоне, опасной при ударе.

Похвалы, однако, заслуживают тормоза «Новы», которые образцово замедляют тяжелый автомобиль и не подвержены усталостным явлениям.

В общем, «Лада-нова-юниор» не может похвалиться настоящим комфортом, блеснуть совершенством. Но никто и не вправе ожидать от нее этого. Получая особо выгодное предложение, клиент, в конце концов, на многое закрывает глаза. Его волнует практичность, а здесь «Лада-нова-юниор» может кое-что предложить. Тот, кто приспособится к недостат-

## ПОСЛЕСЛОВИЕ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ И ИСПЫТАНИЙ

Как мы не раз уже могли убедиться, оценка автомобиля западным журналом достаточно доброжелательна и беспристрастна. Вряд ли должно удивлять, что о достоинствах, имеющих для нас первостепенное значение (прочности, надежности, долговечности), говорится без особых эмоций, зато не ускользнул от критики, порой непривычно строгой для нас, ни один элемент, хоть как-то влияющий на комфортабельность. Такова принятая на западном рынке шкала ценностей.

Читатели, надеемся, обратят внимание на скрупулезные расчеты всех затрат, связанных с автомобилем. Что ж, рыночное хозяйство — это не только широкий выбор товаров, но и продуманный, просчитанный подход к их приобретению.

Интересно сопоставить стоимость автомобиля и некоторых запасных частей: здесь для нас есть неожиданности. Мало кого оставит равнодушным перечень оборудования, предлагаемого за дополнительную плату. Наверняка заденет и то, что импортер посчитал нужным включить в базовую цену такие важные (и совсем не дорогие!) дополнения, как подкрылки, пробку с замком, зеркало справа. У нас это по традиции переключают на покупателя, считая его «выносливостью» безграничной.

И уж, конечно, есть над чем поразмыслить, если сравнить цену нашей «пятерки» с ее аналогами — впрочем, довольно приблизительно: ведь за более или менее близкую цену можно купить только трехдверный автомобиль классом ниже. Сравнимое по литражу немецкие машины вдвое (!) дороже нашей «Лады», аналоги, близкие по размерам кузова (мы не стали приводить их цены), — и вовсе втрое. Расстраиваться и негодовать по этому поводу бесполезно, коль скоро покупатель готов выложить больше денег за современный и качественно сделанный автомобиль.

**Базовая цена** (здесь и далее в марка ФРГ) для «Новы-юниор» (ВАЗ-21051) — 8990; ВАЗ-2107 «Тоскана» — 11 990.

**Дополнительное оборудование:** откидная стеклянная крышка для люка в крыше — 314; задний спойлер — 157; буксирное устройство — 433; руль с кожаной обивкой — 240; противотуманные фары — 120; багажник на крышу — 86; колеса из легкого сплава — 839; комплект спойлеров — 1020; комплект наклеек — 162. Все автомобили комплектуются пластмассовыми передними подкрылками, инерционными ремнями безопасности у передних и задних сидений, резиновыми молдингами, запирающейся пробкой горловины бензобака, задними грязезащитными фартуками. В перечне дополнительного

кам «дедушки», быстро обнаружит, что в сравнении с конкурентами он едет на «правильном», настоящем седане — с четырьмя дверями, приемлемо просторным салоном и достаточно большим багажником. В дополнение покупатель получает такое, за что где-нибудь заплатил бы гораздо дороже: солидные гарантии на механику (два года) и кузов (шесть лет) — а также возможность ездить на новеньком, уютном и симпатичном «старичке».

Р. РУТЕ

оборудования отсутствуют антиблокировочная система тормозов, устройство для центральной блокировки замков, электрические стеклоподъемники, усилитель в рулевом управлении.

**Цены на запчасти и обслуживание:** щетки стеклоочистителя (пара) — 28; комплект свечей и фильтрующих элементов для воздуха, масла и топлива — 65; выпускная система с нейтрализатором — 1131; сцепление в сборе — 264; четыре амортизатора — 226; тормозные колодки: передние — 45, задние — 96; тормозные диски (пара) — 110; тормозные барабаны (пара) — 347; генератор: подменный/новый — 193/356; стартер: подменный/новый — 204/257; техобслуживание через каждые 15 000 км — около 300 (количество станций обслуживания в Германии — около 650).

**Эксплуатационные расходы:** налог (в первый год) — 158; обязательное страхование — 1478; другие расходы — 274; фиксированные расходы в расчете на год<sup>1</sup> — 1910; утрата первоначальной стоимости при пробеге 15 000 км в год<sup>2</sup> — 1200; текущие затраты на 100 км — 18—40; эксплуатационные расходы<sup>3</sup> — 2760; общие годовые расходы с учетом/без учета потери стоимости — 5870/4670; ежемесячные затраты с учетом/без учета потери стоимости — 489/389; затраты на километр пробега — 39,1/31,1 пфеннига/км.

**Цены некоторых импортных автомобилей в ФРГ:** «СЕАТ-марбелла» (843 см<sup>3</sup>, 34 л. с. / 25 кВт, кузов трехдверный) — 9675; «ФИАТ-панда» (770 см<sup>3</sup>, 34 л. с. / 25 кВт, кузов трехдверный) — 10 390; «Лада-Самара-1,1» (1100 см<sup>3</sup>, 53 л. с. / 39 кВт, кузов трехдверный) — 10 990; «Юго-60» (1116 см<sup>3</sup>, 60 л. с. / 44 кВт, кузов трехдверный) — 12 860; «ФИАТ-уно» (999 см<sup>3</sup>, 44 л. с. / 32 кВт, кузов трехдверный) — 14 190; «Ниссан-микра» (1235 см<sup>3</sup>, 54 л. с. / 40 кВт, кузов трехдверный) — 14 995.

**Цены автомобилей-аналогов «Новы-юниор» немецкого производства:** «Вартбург-1,3С» (1272 см<sup>3</sup>, 58 л. с. / 43 кВт, кузов четырехдверный) — 13 450; «Форд-фиеста-1,1» (1118 см<sup>3</sup>, 50 л. с. / 37 кВт, кузов трехдверный) — 16 390; «Опель-корса-1,2» (1196 см<sup>3</sup>, 45 л. с. / 33 кВт, кузов трехдверный) — 18 040; «Фольксваген-поло-1,3» (1272 см<sup>3</sup>, 55 л. с. / 40 кВт, кузов трехдверный) — 16 840.

**Примечание.** Цены по состоянию на конец февраля с. г. (округлены до целых чисел).

<sup>1</sup> Усредненный показатель.

<sup>2</sup> То же.

<sup>3</sup> При 15 000 км в год и пятилетней эксплуатации.



Фото «Дженерал моторс»

**ЛОС-АНДЖЕЛЕС.** Редакция популярного автомобильного журнала «Мотор тренд» ежегодно проводит испытания всех новейших американских легковых моделей и лучшей присваивает звание «Автомобиль года». В 1990 году лауреатом стал «Шевроле-каприс-классик-ЛТЗет» (фото слева). На нем установлены 8-цилиндровый V-образный двигатель рабочим объемом 5001 см<sup>3</sup> мощностью 172 л. с./127 кВт, четырехступенчатая автоматическая коробка передач, антиблокировочная система тормозов (АБС). Автомобиль развивает максимальную скорость 190 км/ч и расходует 10—18 л/100 км.

Модель-лауреат «Шевроле-каприс».

В Таллинне частное акционерное общество «Балтмоторс» стало представителем корпорации «Дженерал моторс» с исключительным правом продажи в СССР ее новых легковых автомобилей («Бюик», «Исудзу», «Кадиллак», «Опель», «Олдсмобиль», «Понтиак», «Шевроле»).

Орденом Дружбы народов награжден французский гражданин Ж.-А. Груан за большой вклад в успешное выступление советской сборной на КамАЗах в ралли-марафоне «Париж — Дакар».

Министерство юстиции РСФСР зарегистрировало Академию транспорта. Эта новая организация объединит ученых, работающих в области автомобильного, авиационного, речного и морского транспорта.

Совместное предприятие «Форда» и «Фольксвагена», создаваемое в Португалии, будет собирать по 190 тысяч легковых машин в год. Оно вступит в строй с 1994 года, и на его сооружение ассигнуется 2,96 миллиарда долларов.

По случаю 75-летия закладки завода ЗИЛ (бывший АМО) состоялся юбилейный автопробег по маршруту, включающему предприятия производственного объединения «АвтоЗИЛ»: Москва — Ярцево — Смоленск — Рославль — Мценск — Петровск — Пенза — Свердловск — Рязань — Москва. Во всех этих городах расположены предприятия производственного объединения «АвтоЗИЛ».

Сенсацией закончились 24-часовые гонки спортивных автомобилей в Ле-Мане. Впервые в истории таких представительных международных соревнований первое место завоевано на машине с роторно-поршневым двигателем «Мацуда-787Б».

**МОСКВА.** В столице и прилегающих районах Подмоскovie крайне неблагоприятная экологическая ситуация. От того, удастся ли ее нормализовать, зависят жизнь и здоровье миллионов москвичей да и судьба самого города. Окиси азота здесь в воздухе в четыре раза, окиси углерода, аммиака и формальдегида — в полтора раза больше, чем в среднем по стране. Выбросы вредных веществ в атмосферу за год составляют порядка 1,1 миллиона тонн — около 130 килограммов на каждого жителя. Основной источник отравления городской среды — автотранспорт, на долю которого приходится 72 % вредных выбросов, а также предприятия энергетики и химиндустрии. Для исправления сложившейся ситуации Московский городской комитет по охране природы разработал концепцию экологических мер в регионе, в которой оценивается состояние природной среды, анализируются градостроительные, экономические и социальные аспекты природопользования в столице. Концепция должна содействовать реализации программы оздоровления экологической обстановки в столице.

**ВАШИНГТОН.** Согласно отчету Института дорожной безопасности опрос 227 торговцев автомобилями показал, что безопасность является сегодня одним из важнейших качеств продаваемых ими машин. При покупке 81 % будущих владельцев на первое место ставит качество, 68 % — безопасность и 57 % руководствуются ценой автомобиля.

Среди технических приспособлений, которые, по их мнению, обеспечивают повышенную безопасность, 57 % покупателей отметили надувные подушки. Антиблокирующие устройства в приводе тормозов назвали в качестве предпочтительного оборудования 16 % опрошенных, более удобные ремни безопасности отметили 8 % покупателей. Эта информация из американского журнала «Мотор тренд».

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ.** Генеральный директор объединения «Кировский завод» высказался за выпуск на освободившихся в результате конверсии производственных площадях какого-либо автомобиля зарубежной марки (дай-то Бог!).



**МИАСС.** Неподалеку от этого уральского города в поселке Ленинск начало действовать малое предприятие «Тольми». Его учредители — производственная фирма «АвтоВАЗзапчасть» из Тольятти (отсюда «Толь») и «УралАЗ», расположенный в Миассе («ми»). Новое предприятие будет специализироваться на выпуске запасных частей к автомобилям, штампов, пресс-форм и другой оснастки для автомобильного производства.

**ЗУЛЬ.** Завод «Симсон» в Германии, выпускавший известные мокики и мотороллеры, будет закрыт 31 декабря 1991 года как неконкурентоспособный в условиях рыночного хозяйства. 1600 человек сохраняют работу еще в течение полугода, затем фирма-ликвидатор обязуется трудоустроить их, создав новые рабочие места на территории бывшего мотозавода. Стоит вспомнить, что в начале 80-х годов в ГДР нами была приобретена лицензия на изготовление двигателей «Симсон», которая так и осталась неосвоенной.

**МОСКВА.** Из 1720 участков магистралей, улиц и дорог столицы, освидетельствованных недавно ГАИ, только 12 оказались в удовлетворительном состоянии. Не только плохое покрытие, лужи канализации, городского водопровода, теплосети (у всех — разные хозяева) доставляют массу неудобств и просто опасны. У одного городского водопровода их 77 тысяч.

Моссовет взялся за решение этой задачи с того, что дополнительно выделил на ремонт и благоустройство столичных магистралей 10 миллионов рублей. Уже реконструирован отрезок кольцевой автодороги, появилось новое покрытие на части столичных магистралей, реконструируются и внутриквартальные проезды. Кажется, лед, то бишь асфальт тронулся.

Третий год по Никитской ни проехать ни пройти.

Фото В. Созниова (ТАСС)



**МОСКВА.** На ЗИЛе — сенсация. Продаются легковые автомобили «Рено-5». Внешнеторговая фирма «ЗИЛ-экспорт», как сообщила многотиражка «Московский автозаводец», по решению дирекции и совета трудового коллектива объединения приобрела 100 автомобилей этой модели. Они изготовлены иранским филиалом «Рено». Распределять машины будет профком объединения и только среди работников головного объединения ЗИЛ (выделено 62 машины) и его филиалов (38).

«Рено-5» — для работников ЗИЛа за 20 тысяч.

Фото «Рено»

Эта переднеприводная модель с пятиместным пятидверным кузовом оснащена четырехцилиндровым двигателем (1108 см<sup>3</sup>, 47 л. с./35 кВт), четырехступенчатой коробкой передач. «Рено-5» по длине (3650 мм) близка к нашей «Таврии», ее снаряженная масса — 770 кг. Автомобиль развивает скорость до 143 км/ч, расход топлива при езде по городскому циклу — 5,8 л/100 км, при скорости 90 км/ч — 4,5, а при скорости 120 км/ч — 6,1 литра. Время разгона с места до 100 км/ч — 16 секунд.

Цена для работников объединения ЗИЛ — 20 тысяч рублей.

**МОСКВА.** Состоялась беседа Председателя Совета Министров России И. С. Силаева с руководством концерна ФИАТ. Стороны отметили эффективность и перспективность долгого и прочного делового сотрудничества ФИАТ и ВАЗ, которые достигли договоренности о развитии партнерских отношений на прямой экономической основе. Принято решение рассмотреть на российском уровне проект, совместно разработанный ФИАТом и ВАЗом. Он, в частности, предусматривает в рамках акционерного общества, в которое планируется преобразовать ВАЗ, создание новых мощностей для обеспечения ежегодного выпуска в Тольятти 300 тысяч автомобилей модели А-93 (подробнее о проекте «А-93» читайте ЗР, 1990, № 2).

**ПРЕТОРИЯ.** В столице Южно-Африканской Республики открылась компания «Лада мотор корпорейшн оф Саут Африка», которая намерена поставлять на местный рынок автомобили из Тольятти. Для всех купивших «лады» и «нивы» (цена от 15 до 20 тысяч долларов) здесь в самое ближайшее время откроют двери 15 фирменных станций техобслуживания.

**МОСКВА.** Здесь установлен порядок разрешенной с прошлого года сдачи экзаменов для получения водительского удостоверения без предварительного обучения на курсах. Любой житель Москвы, достигший 18-летнего возраста и самостоятельно подготовившийся к экзамену, может записаться в предварительную оче-

редь и получать талон, в котором указаны время и дата проверки знаний по Правилам. После успешной сдачи этого экзамена назначается время второго — по вождению автомобиля. Такой порядок ликвидировал очереди, «черные списки», разного рода поборы.

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

Командование бундесвера решило не уничтожать колесную боевую технику, доставшуюся ей от армии бывшей ГДР. Оно включило в состав своих механизированных дивизий 764 БТР и БРДМ советского производства.

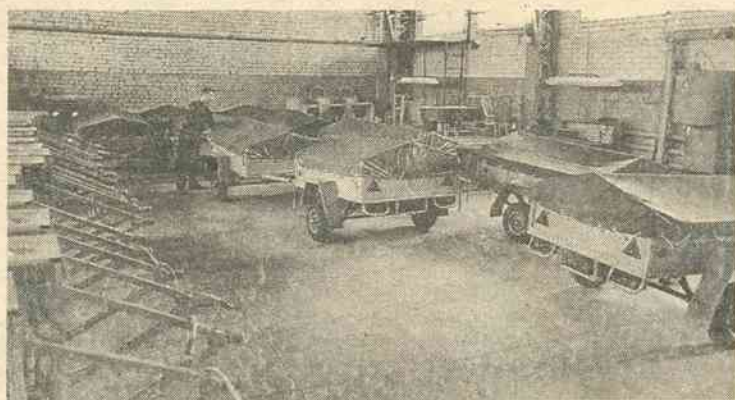
Среди 1027 совместных предприятий, которые к началу нынешнего года действовали в нашей стране, немногие связаны с автомобильной техникой. Но, увы, и они занимались не ее производством, а лишь перепродажей. Одно из них, «Асто», пожалуй, совершило наиболее крупные за 1990 год сделки. Оно закупило в Венгрии грузовые автомобили, а в ряде капиталистических стран — легковые на общую сумму 27 миллионов рублей.

Десять миллиардов рублей ежегодно теряет Россия из-за аварий на дорогах. К этому показателю экономического ущерба стоит приплюсовать и потери рабочего времени от травмирования людей — 14 миллионов человеко-дней.

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ.** На законном основании, а не скрываясь как раньше от бдительного ока инспектора ГАИ, водители автопредприятия ассоциации «Лен-автотранссервис» занимаются теперь частным извозом. 60 легковых машин «Волга» и микроавтобусов РАФ, принадлежащие этой фирме, вышли в качестве такси на городские магистрали. На них нет счетчиков, расчет только на основании показаний спидометра. Такса за посадку и километраж — согласно существующим государственным тарифам. Главный принцип работы водителей — честность и высокий профессионализм.



Производство грузовых прицепов к легковым автомобилям в Челябинске (вверху) и Воронеже.



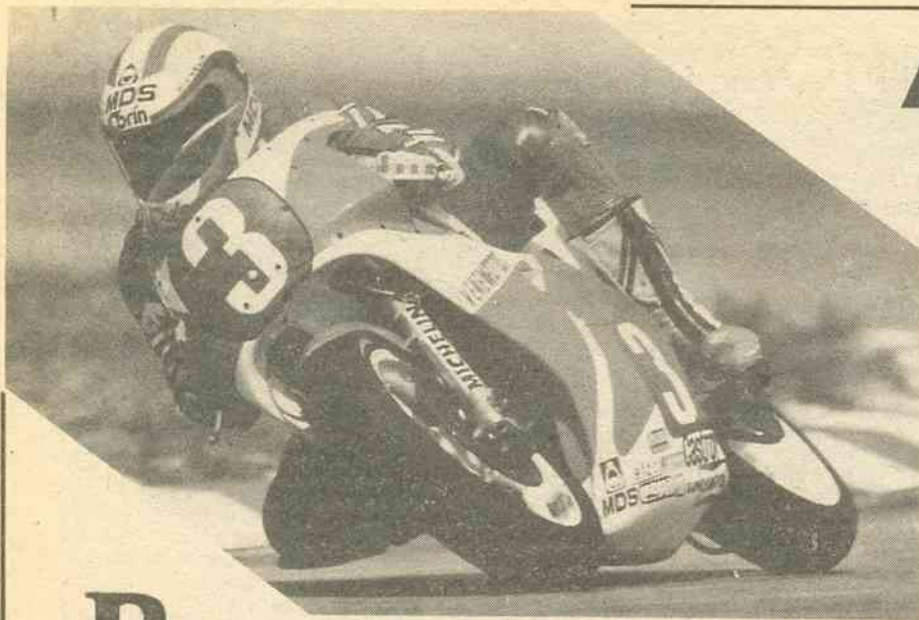
**ЧЕЛЯБИНСК.** Грузовые прицепы к легковым автомобилям сегодня, наверное, уже выпускает добрый десяток заводов. Увы, в стране нет точного учета, каков спрос на этот подвижной состав, каким должен быть его типаж. Пока рынок еще не насыщен, но может статься, что такое положение наступит. Тем не менее круг изготовителей этой техники ширится.

Сейчас ЧТЗ вместо боевых гусеничных машин берется делать грузовые прицепы к легковым машинам. Несложные по технологии и недорогие в производстве, они едва ли полноценное решение в плане конверсии. Разумно было бы, чтобы вместо военной техники из ворот ЧТЗ выходили равноценные ей по техническому уровню машины для «гражданки».

**ВОРОНЕЖ.** Воронежский авторемонтный завод в плане конверсии взамен ремонта армейских автомобилей тоже стал делать прицепы. Но одновременно освоил реставрацию коленчатых и кулачковых валов для легковых автомобилей. Наверное, этот шаг экономически более оправдан, и, вероятно, диапазон ремонтных работ мог стать еще шире.

**КОЯЕСО**

# ДОКАТИЛОСЬ «КОЛЬЦО»



**В** боксах рижской трассы «Бикерниеки» перед началом международных кольцевых мотогонок на Кубок Латвии я встретился лицом к лицу с московским армейцем Александром Московской. Затянутые в комбинезоны спортсмены прогревали моторы своих «хонд», «ямах» и «сузуки», механики торопились к старту, и среди этого пестрого муравейника грустно и одиноко смотрелась в «цивильной» одежде фигура одного из лидеров сборной страны по «кольцу».

— Этот праздник не про нас, — досадливо махнул рукой Александр. — Похоже, таким как я путь на международные соревнования заказан. Ездить-то не на чем. Не на ИЖе и не «Чезете» же в самом деле.

Старый, добрый «Чезет». Вспоминаю, как несколько лет назад радовались гонщики сборной страны новеньким мотоциклам так называемой соцформулы, которые делали на заводе «Вихур» в Таллине — теперь, мол, повоюем за Кубок дружбы.

Но нет сегодня ни соцформулы, ни Кубка социалистических стран, ни самой сборной. «Чезет», правда, пылится еще у многих в спортивных клубах. Вот и Александр выкатывает его, чтобы «прострелить» на чемпионате Союза и снова упрятать подальше — лишь бы не напоминал о былых схватках на международных кубковых состязаниях. Ныне выехать на нем на старт вместе с японскими машинами — курам на смех...

«Кольцо — дело дорогое: один только современный мотоцикл тянет тысячу на двадцать долларов, — справедливо считают руководители советского мотоспорта. — Нам это не по карману». И бесспорность этой истины, похоже, придает им необыкновенное спокойствие.

«Кто хочет, пусть выкручивается на свой страх и риск — ищут спонсоров, покупают технику», — советуют они нашим ведущим гонщикам.

Получается это далеко не у всех. Вернее, только у кольцевиков из Прибалтики. Здесь в почете этот красивейший вид состязаний, который по праву считается «королевским» в мотоспорте. Например, агрофирма «Лачплесис» из Латвии взяла на себя хлопоты по обеспечению Алвиса Приедитиса и Дзинтарса Мужниек-

са. И гарцуют они теперь на мощных 750-кубовых четырехтактных «хондах» класса супербайк. Добыли такие же машины эстонцы Юрий Раудсик, Юри Рандла, Март Лаял... Появились у прибалтийских гонщиков фирменные мотоциклы и в других классах. Вот и на Кубке Латвии, где выступали отнюдь не все счастливые обладатели иномарок, семеро вышли-таки на старт на новеньких «ямахах» и «хондах». А кое-кто из них уже показался и в «высшем свете». По инициативе федерации мотоциклетного спорта Латвии и Эстонии и благодаря помощи спонсоров в лице крупных агрофирм, совместных предприятий и кооперативов уже не раз стартовали они на гонках в Финляндии, Германии, Швеции и Великобритании. И смогли опровергнуть еще один довод скептиков о том, что, мол, даже и найдись валюта, тратить ее на кольцевиков смысла нет, дескать, все равно безнадежно отстали они от уровня мирового спорта, и на приличные результаты рассчитывать нечего.

Лишь прошлой весной серебряный призер Кубка дружбы-89 Март Лаял из Таллинна пересел с «Чезета» на куда более мощный и быстроходный супербайк, а к осени был уже двенадцатым из 36 стартовавших на этапе Кубка мира — престижных гонках серии «Турист Трофи». Настоящим сюрпризом для зарубежных асов стало седьмое место его земляка Юрия Раудсика. А ведь выступали они на машинах, пока не доведенных до совершенства...

Нельзя сказать, что в Управлении технических и военно-прикладных видов спорта ЦК ДОСААФ СССР от кольцевиков совсем отвернулись. В минувшем году, например, во время зарубежных турне спонсорам прибалтийских команд пришлось включить в состав делегаций и товарищей из Москвы. Мол, на крупных официальных состязаниях ФИМ без представителя союзной федерации мотоспорта никак нельзя, — объяснили в столице. Похоже, спортсмены были другого мнения, но спорить не стали... Впрочем, внимание к проблемам «кольца», проявленное столь неожиданным образом, кажется, этим и ограничилось.

Между тем в Латвии и Эстонии понимают значимость международных контактов в спорте, без которых попросту не вырастить гонщиков экстра-класса. Понимают, но не ограничиваются лишь

организацией зарубежных поездок. Ведь всех, в особенности молодых мотоспортсменов, за границу на престижные соревнования не вывезешь. Вот поэтому и проводят международные гонки на Большой приз Калева в Таллине, а теперь и Кубок Латвии в Риге. И не останавливаются, идут дальше. Эстония, например, ведет переговоры с зарубежными партнерами в Швеции и Великобритании о проведении совместными силами одного из этапов Кубка мира на таллиннской трассе «Пирита».

Конечно, и у прибалтийских гонщиков проблем, в особенности финансовых, хоть отбавляй. Непростым после многолетней изоляции наших кольцевиков был и дебют на престижных международных гонках. Даже у таких признанных мастеров, как Юрий Раудсик, случились и досадные сходы, и падения. И все-таки, думаю, в Прибалтике кольцевой спорт выживает. Здесь у него глубокие корни. Не случайно для тысяч эстонских и латвийских болельщиков, гонки — настоящее событие, а своих кумиров — мотоспортсменов они знают прекрасно. Ведь те нередкие гости и на телевидении, и на страницах печати.

Но как быть кольцевикам из других регионов страны? До настоящего времени для них, как говорится, последней отдушиной было союзное первенство, где разыгрываются медали и на отечественных мотоциклах и где соревнуются республиканские сборные. Но, похоже, теперь и «последний шанс» от них ускользает. Год за годом сокращали ассигнования на проведение этих гонок. В итоге наш многоэтапный когда-то чемпионат докатился до того, что в нынешнем сезоне итоги его были подведены по результатам единственного (!) заезда. Да и состоялся он, по сути, благодаря гостеприимству организаторов таллиннского Большого приза, параллельно с которым стартовал и союзный чемпионат. Если дело и дальше так пойдет, то в республиках, где еще теплится кольцевой спорт, его попросту перестанут финансировать, распустят команды. Как случилось это со сборной страны после тихой кончины кубковых состязаний социалистического содружества.

Взять к примеру российских спортсменов. Не один год команда была и призером и победителем на чемпионатах страны. Немало классных гонщиков выступает

под ее флагом. Только смогут ли они у себя дома заручиться поддержкой состоятельных спонсоров, если в крупнейшей республике, где разместилось большинство автомобильных и мотоциклетных заводов, попросту нет своей трассы. И кто из здравомыслящих деловых людей, бизнесменов станет тратить немалые средства, как говорится, на покупку «кота в мешке» — на обеспечение мотоспортсменов, стартующих за тысячи километров на гонках, которых в той же России и видеть никто не видел.

Тем более обидно, что сложись по-иному нашлись бы и спонсоры. Лучшее тому подтверждение — стартовавший недавно профессиональный чемпионат мотокроссменов. Сколько высказывалось сомнений, что, мол, нельзя проводить его на любях, в том числе импортных мотоциклах. Дескать, где клубы найдут валюту на их покупку? Но вот прошел всего один год — и столько появилось команд, оснащенных новенькими «хондами»; «ямахами» и «сузуки», что проводить состязания теперь в три лиги пришлось. А между прочим, большинство клубов — российские. И это не удивительно — мотокросс в республике знают и любят. Кроссовые трассы есть во многих городах и селах — вот и нашлись спонсоры.

Понятно, что сегодня ни ЦК ДОСААФ СССР, ни Центральный автомотоклуб попросту не располагают средствами на сооружение трассы. Только кому же как не им вести поиск заинтересованных лиц, спонсоров для долевого участия в таком строительстве. Использовать все возможные средства, все влияние на рекламу мотоциклетных гонок. Убеждать, находить союзников в других организациях, зарубежных фирмах... Уверен, кто-то найдет. А разве не нужна трасса нашим автоспортсменам? Скажем, в столице, наверное, есть смысл обратиться в такие солидные организации, как Мосавтотехобслуживание или торговая фирма «Автомобили». А неужели отвернутся от этой идеи наши автозаводы?

Впрочем, не будем спорить со скептиками, считающими строительство трассы делом баснословно дорогим, а потому для нас мало реальным.

Но разве в стране нет обычных шоссейных дорог? Неужели нам не по силам привести в порядок несколько километров асфальта? Уж здесь-то не понадобится столь грандиозных капитальных вложений. А ведь именно на участках дорог общего пользования и по сей день проводится одна из самых престижных гонок мира на острове Мэн.

Кстати, можно отыскать пример и поближе. Не один год именно таким образом, закрыв от постороннего движения шестикилометровый замкнутый треугольник шоссе, проводят состязания на таллиннской трассе «Пирита», той самой, где состоялся наш первый чемпионат страны. А разве не стартовали наши кольцевики в Румынии и Германии прямо на улицах городов и поселков. Ну а чем лучше автобан неподалеку от чехословацкой Банска-Бистрицы, нежели, например, подмосковный участок нового Волоколамского шоссе?

Конечно, дело это — хлопотное. Но ни в одной стране мира пока не изобретен рецепт, как развивать или хотя бы сохранить тот или иной вид спорта, не утруждая себя проведением состязаний. Под лежащий камень и вода не течет.

**С. ОСОКИН**

## НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Госкомстат СССР предоставил данные о загрязнении воздушного бассейна страны автомобильным транспортом в 1989 году. По сравнению с 1988 годом (см. ЗР, 1990, № 8, 9) список городов, где выбросы автотранспорта превышают 100 тысяч тонн в год, несколько сократился. Однако в целом выбросы по окислам азота увеличились на 26,2, по окиси углерода на 0,2 и по углеводородам на 106,5 тысячи тонн.

Город	Выбросы, тысяч тонн в год	Вклад ингредиентов, %			Вклад в валовый выброс, %
		Окислы азота	Окись углерода	Углеводороды	
Москва	801,3	5,2	79,0	15,8	72,0
Ташкент	354,7	7,6	78,4	14,0	88,7
Тбилиси	292,0	6,7	73,5	13,8	87,8
Ленинград	280,3	5,7	76,7	17,6	59,4
Баку	252,2	5,0	78,2	16,8	27,4
Киев	248,2	5,2	79,5	15,3	79,8
Краснодар	195,9	7,6	78,2	14,2	76,1
Ереван	167,4	5,1	79,8	15,1	78,6
Алма-Ата	164,8	6,8	79,4	13,8	78,0
Омск	150,6	5,2	78,0	16,8	25,1
Минск	149,6	7,3	73,8	18,9	59,0
Уфа	143,7	7,7	78,4	13,9	33,5
Ростов-на-Дону	133,7	11,7	73,3	15,0	73,8
Н.Новгород	130,9	6,0	77,2	16,8	45,7
Харьков	123,2	5,3	79,1	15,6	70,2
Одесса	121,3	5,0	79,3	15,7	58,7
Свердловск	121,0	5,4	79,0	15,6	61,3
Волгоград	116,2	5,2	78,6	16,2	33,8
Фергана	113,0	9,7	75,8	14,5	49,3
Запорожье	112,2	5,3	78,6	16,1	30,7
Самара	111,9	3,9	79,6	16,5	44,9
Красноярск	106,6	5,4	78,1	16,5	29,5
Самарканд	104,0	8,0	78,0	14,0	88,9

Увеличение выбросов автотранспорта в городах по сравнению с 1988 годом объясняется ростом количества автомобилей, поставленных на учет, увеличением их пробега и расхода топлива.

Впервые предоставилась возможность опубликовать данные о выбросах автотранспорта по республикам.

Республика	Всего			Окись углерода	Углеводороды	Окислы азота
	тыс. тонн в год	%	кг/км <sup>2</sup>			
РСФСР	18393,8	49,2	1077	14476,5	2988,7	928,6
Украина	6448,5	17,2	10682	5106,8	1043,3	298,4
Казахстан	2604,8	7,0	959	2058,3	421,5	125,0
Узбекистан	2592,3	6,9	5794	1977,0	373,5	241,8
Белоруссия	1559,6	4,2	7513	1232,0	252,2	75,4
Грузия	943,8	2,6	13541	743,9	131,5	68,4
Азербайджан	899,6	2,4	10388	709,9	148,1	41,6
Литва	596,6	1,6	9150	477,5	90,0	29,1
Молдова	537,7	1,4	15955	427,0	86,5	24,2
Армения	492,1	1,3	16513	392,6	75,7	23,8
Кыргызстан	485,4	1,3	2445	385,4	77,9	22,1
Таджикистан	483,7	1,3	3380	384,7	77,3	21,7
Эстония	474,2	1,3	10514	362,4	68,1	43,6
Туркмения	461,9	1,2	946	368,4	73,2	20,4
Латвия	425,9	1,1	6603	338,7	66,4	20,8
Итого по СССР	37399,9	100,0	1726	29441,1	5973,9	1984,9

Наибольшая доля выбросов автотранспорта приходится, естественно, на РСФСР (49,8%), а наименьшая — на Латвию, Туркмению, Эстонию, Таджикистан, Кыргызстан, Армению (от 1,1 до 1,3%). Однако если отнести выбросы автотранспорта к единице площади, то картина будет иной. На каждый квадратный километр в Армении, Молдове, Грузии, Украине, Эстонии выбрасывается соответственно 16 513, 15 955, 13 541, 10 682, 10 514 кг вредных веществ.

# «КЛИО,



Под таким заголовком в шестом номере журнала за этот год помещен материал о модели, победившей в конкурсе «Автомобиль 1991 года».

Сегодня мы возвращаемся к этой публикации, чтобы дополнить ее более подробными данными, касающимися двигателя автомобиля-победителя и его дополнительного оборудования.

Автомобиль «Рено-клио», как это следует из представленной здесь табл. 1, может быть оснащен любым из шести двигателей, в том числе дизельным («1,9Д»).

Кроме комбинаций из шести разных силовых агрегатов, двух разновидностей кузовов типа «хэтчбек» (трех- и пятидверных), трех коробок передач (четырёх- и пятиступенчатой, а также гидромеханической), 20 модификаций модели «Клио» могут иметь до трех комплекций дополнительным оборудованием: «РЛ», «РН», «РТ». В чем разница между этими вариантами комплекций, видно из табл. 2.

Сравнительно недавно семейство «Клио» было дополнено модификацией «16В», двигатель которой оснащен головкой с четырьмя клапанами на цилиндр.

Таким образом, на примере «Рено-клио» мы еще и еще раз можем убедиться, сколь разнообразен ассортимент модификаций современной модели первой группы малого класса и сколь широк выбор устанавливаемого на них дополнительного оборудования. Бесспорно, это отразилось и на диапазоне цен: от 52 500 до 80 900 франков.

## АХ, КЛИО!»

«Рено-клио-16В» оборудован передним спойлером, антиблокировочной системой в приводе тормозов, электрическими стеклоподъемниками, «электронным ключом» дверей. Передние крылья машины — из пластмассы «Норил-ЖТикс-914» фирмы «Дженерал Электрик-Пластикс». Комплектация дополнительным оборудованием — по варианту «РТ».

Двигатель семейства «Энерджи», освоенный в 1988 году вместе с моделью «Рено-19», у «Клио» применяется в двух модификациях: 1171 и 1390 см<sup>3</sup>. У него — чугунный блок цилиндров с мокрыми гильзами, алюминиевая головка, пятипорный коленчатый вал, двухкамерный карбюратор. Двигатель оснащен трехкомпонентным каталитическим нейтрализатором отработавших газов и предназначен для неэтилированного бензина с октановым числом 95.

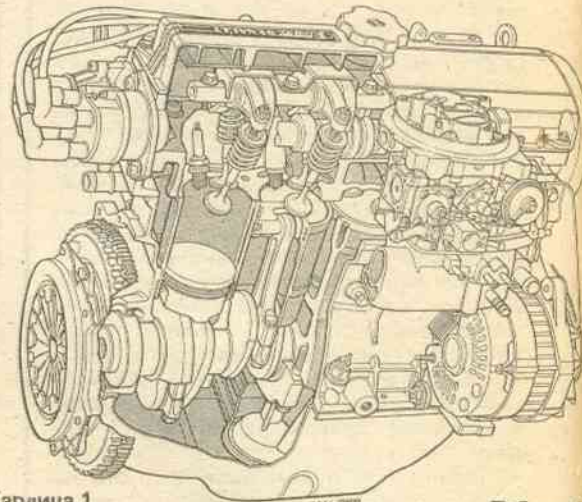


Таблица 1

Таблица 2

Показатели	Модификации						Дополнительное оборудование	Вариант комплектации		
	"1,1 РЛ". "1,2 РН"	"1,2 РЛ". "1,2 РН". "1,2 РТ"	"1,4 РН". "1,4 РТ"	"1,7 РТ"	"1,9Д-РЛ". "1,9Л-РН". "1,9Д-РТ"	"16 В"		"РЛ"	"РН"	"РТ"
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1108	1171	1390	1721	1870	1764	Отлитые из алюминиевого сплава колеса	д	д	д
Степень сжатия	8,8	9,25	9,5	9,5	21,5	10,0	Окраска металлизированными эмалями	д	д	д
Мощность, л.с./кВт	49/35	60/42	80/57,5	92/66,5	65/47	140/103	Галогенные фары Н4	—	с	с
при об/мин	5250	6000	5750	5750	4500	6500	Противотуманные фары	—	д	д
Наибольший крутящий момент, кгс м	8,1	8,9	11,1	14,1	12,3	16,8	Обогрев заднего стекла	с	с	с
при об/мин	2500	3500	3500	3000*	2250	4250	Омыватель и очиститель заднего стекла	д	с	с
Число передач	4(5)	5	5(А)	5	5	5	Электронный тахометр	—	—	с
Наибольшая скорость, км/ч	145	155	175(167)	185	161	212	Усилитель руля	—	д	д
Время разгона до 100 км/ч, с	17,0	15,2	11,2(16,0)	9,9(10,5)	14,8	7,8	Антиблокировочная система тормозов	—	—	д
Расход топлива, л/100 км:							Противотуманный сигнализатор	—	—	д
при 90 км/ч	4,6(4,5)	4,6(4,5)	4,8(5,3)	5,7(5,5)	4,1	6,1	Автоматическая трансмиссия	—	д	д
при 120 км/ч	6,2(6,1)	6,2(5,9)	6,6(6,9)	7,6(7,4)	5,7	7,6	Тонированные стекла	д	д	д
при городском цикле езды	6,9	6,3	7,6(8,0)	10,4(10,3)	6,6	10,1	Централизованное управление замками дверей	—	—	с
Размер шин	145R13	155R13	165/65R13	165/60R13	165/70R13	185/60R14	Электрические стеклоподъемники	—	—	д
							Кондиционер	—	—	д
							Раздельная спинка заднего сиденья	—	д	с
							Радиоприемник	д	д	д
							Стереопроигрыватель	—	д	д

Примечание. Скоростные и экономические параметры приведены для модификаций с 3-дверными кузовами (в скобках — отличающиеся данные для машин с 5-дверными). А—автоматическая трансмиссия.

Примечание: с — устанавливается как стандартное, д — за дополнительную плату, прочерк — не устанавливается.





## ТРЕНАЖЕР НА БАЗЕ ЭВМ

Предназначен для обучения  
будущих водителей  
и проверки знаний  
Правил дорожного движения.



Он включает в себя персональный компьютер БК0010-01, цветной монитор и кассетный магнитофон.

Комплектуется пакетом программ, построенных по принципу "вопрос-ответ", универсальной программой-экзаменатором, позволяющей самостоятельно создать обучающую программу, набором программ эмоциональной разгрузки.

Тренажер может быть использован для:

решения задач в режиме программируемого калькулятора;

обучения различным общеобразовательным и социальным программам;

хранения информационного банка данных;

реализации разнообразных игровых программ.

При покупке более десяти комплектов — скидка 20%.

Доставку, пуско-наладку и экспресс-обучение выполнит МП "Таймен".

Гарантийные письма с заявками направлять по адресу:

428008, Чебоксары-8, а/я 121, директору МП "Таймен"

Архипову А.П.

Телефон 23-39-09

## АВТОМОБИЛЬНЫЕ ГЕНЕРАТОРЫ ДЛЯ "ЖИГУЛЕЙ" И ФИАТОВ

Наши генераторы повышенной мощности (700 Вт) надежны в эксплуатации даже в тяжелых климатических условиях.

Срок гарантии — 2,5 года. Предприятие высылает генератор наложенным платежом или по безналичному расчету (для организаций).

Цена генератора — 290 рублей.

При продаже партии свыше 10 шт. предоставляется скидка 5%.

Контактный телефон: (383-2) 46-01-50

Адрес предприятия: 630092, г. Новосибирск, ул. Космическая 21/1, Зельтин С.А.

## ФИРМА "БЕСТ" —

все для автоматизации  
управления автотранспортным  
предприятием.

Система "БЕСТ" — это единая сеть персональных компьютеров на рабочих местах диспетчеров, таксировщиков, бухгалтеров, механиков, мастеров, кладовщиков.

Система "БЕСТ" — это высокопрофессиональный, увлекательный и престижный труд работников автопредприятия.

Система "БЕСТ" внедрена более чем на 20 предприятиях СССР и приносит до 7% дополнительной прибыли.

Фирма "БЕСТ" берет на себя все работы по внедрению системы и обучению персонала.

Телефоны для контактов в Москве:  
449-25-60  
402-68-31



## РАДИО- ПЕЛЕНГАТОР "ЛУЧ"

фирмы "ИНФОРМЭКСПРЕСС" световой и звуковой сигнализацией заблаговременно предупредит водителя о превышении скорости.

Надежность, высокая эффективность, современный дизайн устройства обеспечат комфорт и безопасность ваших автопутешествий.

Заявки направлять по адресу:

103104, Москва, а/я 365.

Факс: (095) 200-22-65

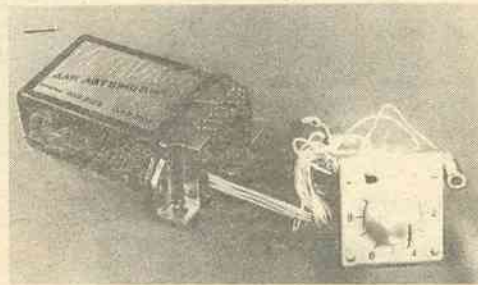
Телефон 943-50-01

## Сафоновский электромашиностроительный завод и НПО "Автоэлектроника"

предлагают автомобилистам

блок электронной контактно-транзисторной системы зажигания с функцией коррекции угла опережения зажигания из салона транспортного средства — "ИМПУЛЬС" и блок аварийной системы зажигания — "ПУЛЬСАР"

## БЛОК "ИМПУЛЬС"



Алгоритм коррекции угла опережения зажигания более всего соответствует двигателям "ВАЗ". Коррекция используется для бездетонационной работы двигателя при пониженном октановом числе бензина.

Схема блока позволяет свести к минимуму техническое обслуживание контактной группы прерывателя при одновременном продлении срока службы даже при вышедшем из строя шунтирующем конденсаторе.

## БЛОК "ПУЛЬСАР"

Предназначен для работы в качестве резервной системы зажигания в автомобилях ВАЗ-2108, "2109", АЗЛК-2141, ГАЗ-24. Блок обеспечивает надежную работу системы зажигания в случае выхода из строя датчика или электронного коммутатора.

Блоки "Импульс" и "Пульсар" успешно прошли всесторонние испытания и надежно работают в экстремальных условиях. По своим параметрам они не имеют аналогов в СССР.

Справки по адресу:  
215700, г.Сафонов, Смоленская обл., ул. Строительная, 25.  
Контактный телефон: 42187  
(звонить с 8 до 17 час.)

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

В августе, когда сдавался в печать этот номер «За рулем», первый номер «Мото» — нашего нового приложения для мотоциклистов — еще не был отпечатан. Надеемся, сейчас он уже продается, однако далеко не все успели узнать о его появлении. Чтобы облегчить знакомство с новым журналом, мы решили вместо традиционной «Странички мотоциклиста» публиковать «Страничку «Мото», на которой будем представлять основные, наиболее интересные материалы очередных номеров «Мото». Причем у нас они появятся в сжатой форме, а подробности читатели смогут найти на страницах нашего приложения. Ну а теперь познакомьтесь с конспектом, или, как нынче модно говорить, дайджестом первого — самого первого! — номера «Мото».

## САЛОН

## НА СЛЕДНИК «ТУЛИЦЫ»?

Мотороллер «Тулица» сходил с конвейера Тульского машиностроительного завода имени В. М. Рябикова более 20 лет почти без изменений. Поэтому, несмотря на отсутствие конкуренции на потребительском рынке, здесь решили создать новую базовую модель легкового мотороллера класса 200 см<sup>3</sup>. Разработка дизайнерского проекта была поручена специалистам Всесоюзного НИИ технической эстетики, которые работали в тесном контакте с конструкторами завода.

Мотороллеры этого класса считаются тяжелыми: они развивают мощность 10—15 л. с., высокую скорость (до 110 км/ч) при довольно больших массе и габарите. Но именно эти технические данные позволяют обеспечить владельцам более высокий уровень комфорта, расширить возможности роллера.

Габаритные размеры новой машины — 2160×1280×740 мм.

В компоновку заложены три закрытые багажные зоны. Первая — под обтекателем (крылом) переднего колеса позволяет разместить запасной шлем. Вторая — на внутренней стенке переднего щита — типа перчаточного ящика для мелких вещей. Третья — в задней части машины (за сиденьем) соответствует размерам шлема закрытого типа. Все емкости с индивидуальными замками. Кроме того, в задней части мотороллера предусмотрен откидной багажник.

Изюминка новой машины — ее силовая установка: двигатель и бесступенчатый клиноремный вариатор с общим картером. Она располагается в задней части и шарнирно соединена с рамой.

Вариатор заменивший традиционную трансмиссию с коробкой передач, до сих пор у нас применяли только на снегоходах. Он намного облегчает управление:



отпадает необходимость пользоваться рычагом сцепления и педалью переключения передач, езда становится более плавной и комфортабельной.

Корпус вариатора одновременно служит рычагом подвески заднего колеса. К тому же это одна из основных видовых деталей машины, придающих ей характерный, современный внешний вид.

Мощность двигателя — 12 л. с./9 кВт при рабочем объеме 200 см<sup>3</sup>, расход топлива — 3—4 л/100 км. Масса мотороллера составляет 110 кг при полезной грузоподъемности 160 кг (2 человека+10 кг груза). Еще одна особенность модели — возможность трансформировать заднюю часть мотороллера (блок «сиденье пассажира — багажник») в площадку для съемного багажного кофра объемом до 10 дм<sup>3</sup>.

Компоновочная схема нового мотороллера позволяет создать на его базе, например, трехколесные модели с вариантами комплектации, с прицепами, а также модификации с полкабинами, крышами и т. д. Над этим продолжают работать дизайнеры ВНИИЭ и специалисты Тульского машиностроительного завода.

г. Москва

Н. КАПТЕЛИН,  
дизайнер ВНИИЭ

## СЛОВО — КОНСТРУКТОРУ

## НОВАЯ Вилка ИЖА

На «Планете-5.015» (в так называемой пятнадцатой комплектации) устанавливают новую переднюю вилку, литые колеса и дисковый тормоз переднего колеса с гидравлическим приводом: три узла, изготовляемые по японской лицензии.

Наибольшее распространение на мотоциклах получили телескопические вилки — они стоят на всех моделях ИЖей. К этому типу относится и рассматриваемый нами лицензионный узел.

Основу его составляют две стойки

амортизаторов, неподвижно закрепленные в верхнем и нижнем мостиках, которые посредством оси рулевой колонки и двух шариковых подшипников шарнирно соединены с головной частью рамы. Такое устройство позволяет поворачивать вилку, а вместе с ней — и переднее колесо относительно рамы, изменяя направление движения.

Роль упругого элемента в каждой стойке выполняют пружины, имеющие различную жесткость: этим достигается нелинейность характеристики подвески. Кроме того, в качестве упругого элемента используется сжатый воздух: его подкачивают насосом в каждое перо через золотники. Такое решение применено на наших мотоциклах впервые.

Чтобы перья работали одинаково, разность давлений в них не должна превышать 0,1 кгс/см<sup>2</sup>. Если мотоциклом пользуется только водитель средней комплекции, давление в перьях нужно поддерживать примерно 0,2 кгс/см<sup>2</sup>, если он едет с пассажиром — 0,4 кгс/см<sup>2</sup>, а при езде с коляской — 0,6 кгс/см<sup>2</sup>. Это, конечно, ориентировочные величины: каждый водитель установит наилучшие для себя.

Новые стойки гораздо жестче старых, поскольку наружный диаметр цилиндров увеличен до 38 мм. Кроме того, подвеска обеспечивает необычно длинный ход колеса — до 200 мм. Все это позволяет говорить, что новая передняя вилка существенно повысила комфортабельность и безопасность езды на мотоцикле.

В. РУДЕНКО,

заместитель главного конструктора  
ЦКБ-36 ПО «Ижмаш»

## «МЕХАНИК»

## РЕМОНТ ДВИГАТЕЛЯ ЯВЫ-638

В зависимости от сложности ремонт производят либо непосредственно на мотоцикле, не снимая двигатель с рамы, либо после демонтажа силового агрегата. Первый случай встречается чаще: именно так поступают при замене поршневых колец, поршней и цилиндров. Его мы и рассмотрим.

Прежде всего мотоцикл нужно хорошо помыть теплой водой со стиральным порошком и удалить грязь с потаенных мест двигателя и картера. После этого (предполагается, что мотоцикл установлен на центральной подставке) снимите седло и топливный бак.

Теперь снимите колпачки со свечей зажигания. Рожковым ключом «на 8» отверните четыре гайки, крепящие карбюратор к цилиндрам. Пользуясь отверткой, ослабьте хомуты на резиновой муфте, соединяющей карбюратор с глушителем шума на впуске, и снимите ее. Стараясь не повредить прокладку, отделите фланец карбюратора — он общий для обоих цилиндров — и снимите его.

Отверните гайки, крепящие к цилиндрам алюминиевые фланцы выпускных труб, и поверните трубы вниз, чтобы они не мешали дальнейшей работе. Снимите головки цилиндров. Осторожно нажимая на пусковой рычаг и придерживая цилиндры рукой, опустите поршень того цилиндра, который нужно снять, в нижнюю мертвую точку. Снимите цилиндр

и сразу закройте отверстие в картере чистой тряпкой, обвязав ее вокруг шатуна, — это предохранит кривошипную камеру от попадания в нее посторонних предметов.

Если нужно снять и второй цилиндр, поступите с ним точно так же.

Кольца нуждаются в замене, если зазор в замке превышает 1 мм, это предельная величина. Однако измерить его можно, только сняв кольцо с поршня и вложив затем в цилиндр на расстояние 10—15 мм от верхнего торца. Когда снимете кольца (лучше старым проверенным способом — с использованием трех-четырёх стальных пластинок шириной около 5 мм, введенных между кольцом и поршнем равномерно по окружности кольца), пометьте их, чтобы потом не перепутать местами: каждое должно встать в свою канавку. А чтобы не нарушилась приработка кольца к канавке, не переворачивайте его. Но если так случилось, имейте в виду, что более гладкая, блестящая сторона кольца всегда снизу.

Поскольку в верхних головках шатунов этих двигателей установлены игольчатые подшипники без сепараторов, снимать поршни без крайней необходимости не следует. Но если она возникла, нужно пользоваться специальным приспособлением. Процесс обратной установки поршня, вряд ли нуждается в пояснениях.

Теперь совет, точнее — напоминание, относящееся к установке поршня. На его днище нанесена метка L или P (левый или правый) и стрелка (она должна быть обращена вперед, к выпускным окнам).

Завод-изготовитель поставляет в запасные части цилиндры только нормального размера трех классов: А, В и С. Если износ цилиндра превышает допустимые пределы и его уже нельзя подогнать шлифовкой под близкий размер поршня, то цилиндр придется растачивать, притирать или хонинговать под поршень увеличенного диаметра. Дело это непростое. Если нет навыка и соответствующего оборудования, лучше не браться за него.

Перед установкой цилиндров смажьте их зеркало моторным маслом. Очистите посадочную поверхность на картере. Проверьте положение колец на поршне. Устанавливая цилиндр, не прикладывайте слишком больших усилий. Если цилиндр не садится, снимите его, поправьте кольца относительно стопорных штифтов и повторите попытку.

Под головки цилиндров установите новые прокладки. От руки заверните гайки крепления головок. Затем установите на место патрубок карбюратора и плотно закрепите его на цилиндрах. И только после этого окончательно затяните гайки крепления головок и цилиндров. Если у вас есть динамометрический ключ, затяните гайки моментом 17,6 Н·м. Увеличивайте момент затяжки постепенно и равномерно.

Остальные операции сборки проводят в порядке, обратном описанному.

#### Б. ДЕМЧЕНКО

Кроме расширенных вариантов представленных здесь статей, читатели найдут в первом номере «Мото» обзор международной выставки мотоциклов ИФМА-90 в Кельне, статьи о дизайне любительских конструкций мототехники и об истории фирмы «Сузуки», справочные и другие материалы. В журнале много иллюстраций, как черно-белых, так и цветных. Надеемся, знакомство с новым изданием окажется интересным и перерастет в дружбу!

# В СИБИРЬ НА ЯРМАРКУ

В первой Сибирской автомобильной ярмарке, проходившей в Новосибирске, приняли участие более 300 советских предприятий и десять иностранных фирм

Вот и дожили мы, слава богу, до того, что и у нас устраивают специализированную автомобильную ярмарку. Правда, пока что регионального масштаба и вообще весьма скромную, но автомобильную все-таки.

На ярмарке, как и положено, основными действующими лицами были производители продукции и покупатели, специально прибывшие со всей страны для заключения сделок. А купить и продать здесь было что. Аккумуляторы для легковых и грузовых машин, радиаторы для автомобилей и мотоциклов, вентиляторы, зеркала, регуляторы напряжения, реле, стекла...

Новосибирское молодежное объединение «Кедр» предложило партию дисков колес из алюминиевого сплава (алюминий-кремний-титан) для АЗЛК-2141. Они изготовлены на нашем оборудовании и по отечественной технологии, масса диска всего 5,9 кг. Испытания, проведенные на АЗЛК, подтвердили надежность дисков в эксплуатации, и ПО «Москвич» заключило с «Кедром» договор о поставке 100 тысяч колес для своих автомобилей.

Малое государственное предприятие «Тольми» специализируется на производстве запасных частей методом штамповки. Среди его предложений различные шарниры, кронштейны, усилители лонжеронов, передние панели, пол багажника и многое другое. Показательно, что 90% используемого для этих деталей сырья — производственные отходы. Все предлагаемые фирмой «Тольми» изделия прошли испытания и имеют сертификаты Волжского автомобильного завода. На ярмарке «Тольми» удалось заключить несколько выгодных сделок на поставку продукции в сибирский регион,

«УАЗ-Марторелли — полулюкс» [УАЗ-31512], представленный СП «Асто-Восток» [СССР — Италия].

а также на оптовую закупку запчастей западным центром «АвтоВАЗзапчасть».

Обидно, конечно, что государственные предприятия — производители легковых автомобилей, запчастей, шин, электротехники не удостоили ярмарку своим вниманием. Конечно, все что они производят — в дефиците и в покупателях с ярмарки не нуждаются, но как-то поддержать новое дело, у которого несомненно есть будущее, можно было. Как это сделал, скажем, автозавод имени Лихачева. По словам его представителя И. Волошников, ЗИЛ сейчас активно переориентируется на свободный рынок: «Завод намерен делать те машины, которые нужны потребителю. У нас уже отработано более 10 новых моделей грузовиков с улучшенными потребительскими свойствами, среди них и седельные тягачи, и автомобили с термокузовами. Сначала будем выпускать мелкие партии — до одной тысячи штук, чтобы полностью отработать технологию с учетом пожеланий потребителей, и только затем — серийное производство в зависимости от спроса».

Проявили интерес к Сибирской выставке и зарубежные фирмы. Среди них «Ситроен», «Волво», «Икарус», «Пол-Мот», «Татра». Правда, товары их шли только за свободноконвертируемую валюту или на основе бартера.

Так или иначе представленная продукция на ярмарке бойко раскупалась, и это было еще одним свидетельством того, что инициатива ее организатора — регионального хозрасчетного коммерческого центра «Сибирская ярмарка» — заслуживает поддержки и распространения.

Не обошлось, как говорят, без минусов. К ним приходится отнести недостаток опыта у многих участников в ведении деловых переговоров, заключении сделок, умении торговать. Но на то и ярмарки, чтобы такой опыт появился.

Д. КОМУШЕНКО,  
спец. корр. «За рулем»



# НЕТ ПРОРОКОВ...



Когда в прошлом году быстро и бесшумно почил в бозе Кубок дружбы социалистических стран по картингу, к этому событию в заинтересованных федерациях отнеслись с видимым равнодушием. Кажется, никто всерьез и не станет пробовать реанимировать этот региональный чемпионат недавнего «нерушимого содружества».

Тем неожиданнее оказалось предложение возродить подобные состязания, исходившее от тренера картингистов... шведского города Хагаслатт. Идея много-

этапных командных состязаний Показалась ему настолько привлекательной, что сам Арне Густавссон и стал инициатором проведения первой подобной встречи спортсменов стран — соседей по Северной Европе.

Любопытно, что загорелся он этой идеей, когда в 1989 году побывал на этапе Кубка дружбы у нас в Полтаве.

— Я был покорен товарищескими отношениями, которые царили на тех гонках, — говорил потом Арне. — Это неудивительно, ведь участники тех состязаний

встречались по несколько раз в году и хорошо знали друг друга. Признаюсь, я по-хорошему позавидовал им.

Кроме того, Густавссона привлекла и возможность расширить календарь международных гонок в нашей части Европы именно в классе формула С. Не секрет, что сильнейшие картингисты, выступающие в этой категории машин, живут на юге континента. А даже для состоятельных шведов частые поездки в Италию или Францию — дело накладное.

На приглашение Арне отозвались не только ближайшие соседи — датчане и норвежцы, но, что особенно приятно, лидеры бывшего Кубка дружбы — гонщики Чехословакии и Советского Союза. Именно две эти сборные и составили главную конкуренцию хозяевам трассы. И все же сильнейшими стали шведы. Совсем немного уступили наши картингисты соперникам из ЧСФР в борьбе за «серебро».

А что же остальные старожилы чемпионата соцстран? Собирались приехать в Швецию немецкие гонщики, но, видно, что-то случилось у них по дороге. До Хагаслатта добрался только старый знакомый наших картингистов Ф. Райнке. Из-за организационных неувязок не прибыли поляки. Но, как стало известно потом, они тем не менее не прочь в будущем попытаться счастья в новом кубке и организовать гонки у себя.

Словом, все предпосылки для возрождения многоэтапного регионального чемпионата, каким был в свое время Кубок дружбы, есть. Если это все же произойдет, то мы в очередной раз сможем убедиться в справедливости прописной истины — нет пророка в своем отечестве.

**С. КОСТИН**

## СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

### СПИДВЕЙ

Скандинавские спортсмены заняли весь пьедестал почета после финальных заездов 22-го чемпионата мира среди пар, проходивших на гаревой дорожке стадиона «Олимпия» в польском городе Познани. 20 тысяч болельщиков стали свидетелями очередного успеха — в седьмой раз подряд — датских мотогонокщиков. Шведы из-за неуверенной езды своего лидера чемпиона мира П. Йонссона не смогли прервать победную серию датчан и заняли второе место. Третье место норвежцев стало приятным сюрпризом, тем более что они оставили без медалей опытные дуэты из Германии и Чехословакии.

Результаты финала: 1. Дания — 28 очков (Х. Нильсен — 14, Й.-О. Педерсен — 14); 2. Швеция — 24 (Х. Густавссон — 9, Д. Нильсен — 8, П. Йонссон — 7); 3. Норвегия — 19 (Л. Гуннестад — 11, Б. Куллинстад — 8); 4. Германия — 18 (Г. Рисс — 9, К. Лауш — 9); 5. ЧСФР — 18 (Б. Бргел — 12, Р. Матушек — 6); 6. Италия — 10 (А. Кастанья — 9, В. Фурланетто — 1).

### РАЛЛИ

Дуэль между гонщиками «Лянчи» и «Тойоты» на чемпионате мира продолжается. В Греции быстрее был экипаж Ю. Канкунен — Ю. Пииронен, выступавший на

итальянской машине. Финны на минуту опередили своих главных соперников из «Тойоты» испанцев К. Сайнса — Л. Мюя. После проигрыша ралли «Акрополис» чемпион мира взял реванш на этапе в Новой Зеландии, результаты которого шли только в личный зачет. Сайнс-большую часть дистанции проехал без запасного колеса, чтобы облегчить массу машины.

VI этап (Греция): 1. Ю. Канкунен — Ю. Пииронен (Финляндия), «Лянча-Дельта-интеграле-16В»; 2. К. Сайнс — Л. Мюя (Испания), «Тойота-селика-4ВД-турбо»; 3. М. Биазон — Т. Сивьеро (Италия); 4. Д. Ориоль — Б. Очелли (Италия), оба — «Лянча-Дельта-интеграле-16В»; 5. А. Шварц (Германия) — М. Хертц (Швеция); 6. М. Эрикссон — К. Бильштам (Швеция), оба — «Тойота-селика-4ВД-турбо».

VII этап (Н. Зеландия): 1. Сайнс — Мюя; 2. Канкунен — Пииронен; 3. Ориоль — Очелли; 4. М. Ален — И. Кивимяки (Финляндия), «Субару-легаси-4ВД-турбо»; 5. Н. Оллот — Дж. Робб (Н. Зеландия); 6. Р. Миллен — Т. Сиркомб (Н. Зеландия), оба — «Мацуда-323ГТИкс».

Сумма очков после семи этапов. Личный зачет: Сайнс — 95; Канкунен — 73; Ориоль — 52; Биазон — 39; Ален — 30; Эрикссон — 24. Зачет марок: «Тойота» — 94; «Лянча» — 91; «Форд» — 28; «Субару» — 20; «Мицубиси» — 14; «Ниссан» — 12.

### АВТОГОНКИ

Бразилец А. Сенна упрочил свое лидирующее положение после побед на последних этапах чемпионата мира в классе машин формулы 1.

VIII этап (Англия): 1. Н. Мэнселл (Англия), «Вильямс-ФВ14-Рено»; 2. Г. Бергер (Австрия), «Мак-Ларен-МП4/6-Хонда»; 3. А. Прост (Франция), «Феррари-643»; 4. А. Сенна (Бразилия), «Мак-Ларен-МП4/6-Хонда»; 5. Н. Пике (Бразилия), «Бенеттон-Б191-Форд»; 6. Б. Гашо (Бельгия), «Джордан-ЭДР-191-Форд».

IX этап (Германия): 1. Мэнселл; 2. Р. Патресе (Италия), «Вильямс-ФВ14-Рено»; 3. Ж. Алези (Франция), «Феррари-643»; 4. Бергер; 5. А. де Чезарис (Италия), «Джордан-ЭДР-191-Форд»; 6. Гашо.

X этап (Венгрия): 1. Сенна; 2. Мэнселл; 3. Патресе; 4. Бергер; 5. Алези; 6. И. Капелли (Италия), «Лейтон-Хаус-ЦГ911-Илмор».

XI этап (Бельгия): 1. Сенна; 2. Бергер; 3. Пике; 4. Р. Морено (Бразилия), «Бенеттон-Б191-Форд»; 5. Патресе; 6. М. Бланделл (Англия), «Брэбхэм-БТ59-Ямаха».

Сумма очков после одиннадцати этапов. Личное первенство: Сенна — 71; Мэнселл — 49; Патресе — 34; Бергер — 28; Пике — 22; Прост — 21. Кубок конструкторов: «Мак-Ларен-Хонда» — 99; «Вильямс-Рено» — 83; «Феррари» — 35.



Бьерн Вальдегаард (слева) и Карлос Сайнс — первый и нынешний чемпионы мира.

# ШВЕДСКИЙ ОХОТНИК

Первый скоростной участок мечтавшего о ралли шведского мальчишки Бьерна Вальдегаарда проходил по отцовской ферме в Рольсхагене, между плугом и старой телегой. Именно там начался марафон первого в истории чемпиона мира по ралли. А продолжается он вот уже 42 года. За это время одержано восемнадцать побед на самых престижных этапах мирового первенства. Больше (по 19) только у финнов Ханну Микколы и Маркку Алена. Среди раллийной элиты Вальдегаарда выделяет особое пристрастие к экзотическим гонкам. Он в восторге от африканских ралли: «Сафари», где «охотился» за победой 17 раз и четырежды был лучшим, ну и, конечно, «Париж — Дакар».

Здесь-то нашему корреспонденту А. СОЛОПОВУ и удалось побеседовать со «шведским охотником».

Расскажите, как начиналась ваша спортивная биография?

— Я хотел стать автогонщиком и заниматься именно ралли. Этот спорт был весьма популярен в Швеции уже в те послевоенные годы. Благодарен я и отцу, который брал меня на соревнования и всячески поддерживал мое увлечение. Наверное, можно сказать, что у меня счастливая судьба — я всю жизнь занимался лишь тем, к чему лежала душа. Едва получил водительские права, сразу поехал на ралли, а в 1969-м меня ошастливили первым профессиональным контрактом. И вот уже сорок с лишним лет ралли — моя работа, мое хобби, вся моя жизнь.

Вы, наверное, в свое время закончили школу пилотов?

— Все мои достижения — только результат собственного

опыта. Да, я, признаюсь, и не слишком уверен в необходимости такого рода учебных заведений. И раньше и теперь любой новичок может подойти к именитому пилоту и расспросить его о секретах управления автомобилем. Вот только чтобы понять эти объяснения или заметить какую-нибудь особенность в езде, надо уже кое-что уметь. А это «кое-что» дается лишь собственным опытом. Овладение же техническими приемами в отсутствие опыта вряд ли даст результат. Скорее, это даже опасно — появляется излишняя самоуверенность.

На последнем «Дакаре» вам не удалось добраться до финиша. Не отразится ли это на будущих контрактах?

— Никак. Тем более что в этом нет никакой моей вины. Причины возгорания обеих машин, моей и Икса, исследуются, но в любом случае какие претензии могут быть к гонщикам.

Вас трудно обвинить в частой смене партнеров по экипажу. Но все же в чем причины таких расставаний?

За столько лет выступлений в ралли у вас, конечно, появились свои спортивные пристрастия. На каких соревнованиях вы чувствуете себя особенно уверенно?

— Моя стихия — пустыни и саванна Африки. Может быть, здесь чуть ниже скорости, зато много выше требования к надежности, а также выносливости и людей, и машин. Мне нравятся эти соревнования. После «Париж — Дакара» я по традиции стартую в Кении. Этот этап чемпионата мира длится целых пять дней.

С 1969 года у вас было немало контрактов...

— Да, они редко заключаются дольше, чем на один год.

Вам пришлось поехать на автомобилях разных марок. Какой из них имел, на ваш взгляд, наиболее выраженный спортивный характер?

— Машин действительно было много. Но выделять какую-то я бы не стал. Каждая в свое время находилась на острие достижений спортивной техники, а по современным меркам устарела... Нет, все они по-своему были хороши.

Насколько жестко контракт привязывает гонщика к фирме?

— Все зависит от конкретных условий соглашения. В ралли «Париж — Дакар» главный для меня контракт с «Ситроеном», но в Кении и «Сафари» я тем не менее выступаю на «Тойоте».

— Причины бывают очень разные. Кто-то устал, кто-то завел свой бизнес. У меня немного штурманов. Начиная с Ларсом Хельмером. Почти 15 лет ездил с Хансом Торзелиусом. Он мой близкий друг. Его уход я тяжело переживал. Но мы остались друзьями. Если я участвую в каком-то ралли в Швеции, он всегда приезжает помочь. Сейчас у него свой бизнес — он владеет бензозаправкой и гаража в Стокгольме. Последние годы езджу с Фредом Галлахером. Мы прекрасно ладим.

Интересно, а какую машину экс-чемпион мира предпочитает для личных поездок?

— Никаких суперавтомобилей, вроде «Феррари». Езджу на автомобиле той фирмы, с которой в данный момент имею контракт. То есть сейчас — на «Ситроене». Если честно, когда 200 дней в году проводишь на выезде и за рулем, то машины как-то поднадоедают, чтобы отвлекаться на них еще и дома.

У вас большая семья?

— Жена, две дочери — 20 и 18 лет и 14-летний сын.

Он тоже будет гонщиком?

— Если у него будет такое желание, то я ему, конечно, помогу. Но пока у него другие интересы.

Что вы скажете об успехах советской команды, выступающей на КАМАЗах?

— Я знаю, что ваши ребята умеют ездить, у них лишь нет автомобилей. Однако если новый грузовик действительно конкурентоспособен, то в будущем у вас есть хорошие шансы на победу.

**В** 1991 году впервые в трех лигах разыгрывается чемпионат страны по мотокроссу среди профессионалов

# НИ ПУХА

А сколько было скептиков! Говорили о том, что опасно, мол, молодых ребят сажать на мощные западные машины — пусть-де сначала поедят на ЧЗ. Да и где найти богатых покровителей, которые с таким трудом заработанную валюту будут тратить не на зарубежный ширпотреб, а на какой-то там мотокросс? Но, к счастью, скептики оказались посрамлены. В нынешнем году стартовал первый чемпионат страны по мотокроссу среди профессиональных команд, который, в отличие от традиционного первенства, открыт для мотоциклов любых марок.

Несмотря на младенческий возраст, эти соревнования имеют уже свою историю и свои первые успехи. Так, в прошлогоднем экспериментальном первенстве участвовали 17 команд, разбитых на две группы. Нынче же чемпионат насчитывает три лиги — высшую, первую и вторую — и 32 команды. На Владимирском тракторном и Уральском автомобильном заводах, мариупольской «Азовстали» и мясокомбинате Троицка, в РСТК Минска и ЦСКА решили, что им вполне по силам содержать мотокроссовую команду.

Но жизнь под опекой заводов и колхозов — только первый шаг профи-мотокросса. Не за горами постепенный переход на полную хозяйственную самостоятельность, поиск спонсоров, превращение мотогонки в прибыльное шоу, как это произошло на Западе еще четверть века назад.

Итак, с днем рождения, профессиональный чемпионат! Ни пуха ни пера!



Кроме технического и тактического мастерства, знания машины, профессионалу необходима серьезнейшая физподготовка, выносливость, просто физическая сила наконец.

Как и в любом новом деле, в профессиональном мотокроссе хватает проблем. Не везде еще удастся привлечь тысячи болельщиков на трассу, хотя зрительский интерес — это, как известно, залог финансового здоровья любого вида спорта. Здесь — непочатый край работы. Ведь профессиональный спорт — это не только возможность для спортсменов зарабатывать деньги. Прежде всего это — профессиональная организация соревнований, профессиональные взаимоотношения между спортсменами, зрителями, организаторами.

Подавляющее большинство гонщиков чемпионата СССР выступают на японских и австрийских машинах. Да и экипировка спортсменов вполне под стать мотоциклам. Шлемы, перчатки, майки и прочая кроссовая амуниция — известнейших западных фирм. С восхищением и завистью смотрят на своих кумиров мальчишки.

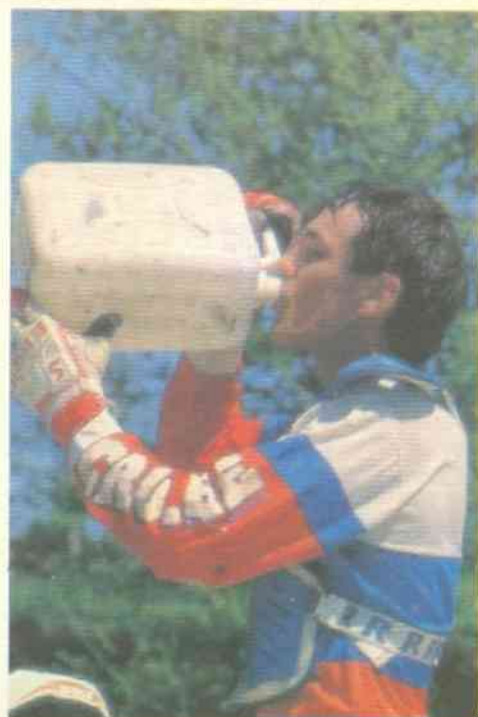


Виктор Губарев и Вадим Мусоров — двое из десяти гонщиков челябинского «Мотора». В каждой команде по штатному расписанию пятеро спортсменов в классе 250 см<sup>3</sup> и еще столько же юношей до 21 года в классе вдвое меньшего рабочего объема двигателя. «Обслуживают» их шестеро тренеров — главный, начальник команды, тренер-механик, тренер-массажист и т. д. В их распоряжении десяток австрийских КТМ по 4000 долларов каждый и техничка — грузовик «Мерседес-Бенц», купленный на деньги моторного завода производственного объединения ЧТЗ.



Какой бы современной ни была техника, какой бы надежной — экипировка, motocross остается одним из самых трудных, опасных, а потому и притягательных для сильной половины видов спорта.

Профессиональные команды открыли для спортсменов, прежде всего молодых, еще и возможность набираться опыта на самых престижных международных соревнованиях. Причем для этого не обязательно входить в сборную страны. Так, 20-летний Вячеслав Козлов [№ 37] из челябинской команды «Мотор» принимал участие в этапах чемпионата мира в Италии, Франции, Нидерландах.



На трассе редко увидишь, что гонщику трудно, что он смертельно устал. А вот когда он снимет свои доспехи... Раньше считалось, что все это должно нравиться спортсмену изначально (никто ведь тебя сюда на аркане не тянул!). А поэтому оплачивать кроссмену синяки и шишки, пот и кровь считали излишним. Профессиональный чемпионат позволил спортсменам перестать чувствовать себя «подснежниками» и получать деньги за должность, на которой только числишься. Теперь все они имеют твердую зарплату в три сотни (юноши — 250), премии в зависимости от результатов выступлений, а также премии за место, занятое в каждом заезде. За победу, например, 250 рублей. Всякий труд должен быть оплачен — наконец-то и до нашего мотоспорта дошла эта простейшая истина.

А. МЕЛЬНИК  
Фото В. Князева



# «РЕЙНДЖЕР»: ПЕРЕВОДИМ НА РУССКИЙ

В июльском номере журнала наш корреспондент А. Солопов рассказал о рождении «Автокама» — независимой промышленной ассоциации, взявшей за серийное производство легковых автомобилей. Точнее — за сборку джипов из готовых агрегатов и деталей, комплектно поставляемых английской фирмой ФСВ. Начали выпуск, как водится, с самой простой и ходовой машины — трехдверной, четырехместной, с колесной формулой 4×2 (ведущие колеса — задние). Когда первые товарные образцы были собраны, редакция обратилась к руководству «Автокама» с просьбой поближе познакомиться с автомобилем: посмотреть, «пощупать», попробовать на ходу. Нам охотно пошли навстречу.

Вот он, перед нами: беленький джип, небольшой и аккуратный. Первое зрительное впечатление немного двойственное: формы автомобиля самые простые, без экстравагантности и дизайнерских новаций, однако пропорциональные. В сочетании с такими элементами, как защитные дуги, багажник на крыше, декоративные полосы на бортах, машина выглядит довольно привлекательно.

Конечно, очень хочется поскорее сесть за руль «Рейнджера». Однако еще любопытнее осмотреть его «внутренности»: как там все сделано, что хорошо, а с чем будущему хозяину придется помучиться (не в последнюю очередь потому, что у нас техобслуживание чаще оборачивается «техсамообслуживанием»). Вкратце расскажу о том, что удалось рассмотреть.

**Кузов «Рейнджера»** интересен тем, что сделан не из металла, а из пластмассы. Точнее — из стеклопластиковых панелей



со стальной арматурой. Нельзя сказать, что такой материал совсем уж непривычен: кое-где давно делают и продают пластмассовые крылья для «жигулей». Автомобилисты отзываются о них положительно. Но стеклопластиковый кузов серийного изготовления — отрадная новость в нашей автомобильной жизни.

Для нас, потребителей, главная особенность синтетического материала в том, что он не ржавеет. В этом смысле кузов можно считать почти вечным, а такое качество трудно переоценить. При этом стеклопластик прочен: сделать на нем вмятину труднее, чем на стальном листе. Если же повреждение все-таки нанесено, панель ремонтируют при помощи стеклоткани и эпоксидного клея. Технология такой работы хорошо знакома автомобилистам-самоделщикам, не говоря уже о владельцах катеров и лодок.

Чрезвычайно существенно и то, что на пластмассовом кузове нет привычного лакокрасочного покрытия: сам стеклопластик имеет нужный цвет (как говорят специалисты, материал окрашен в массу). Это значит, что не приходится бороться с отслоениями краски, с ее вспучиваниями, когда появляются очаги коррозии под лаковым слоем. Разумеется, при долгой эксплуатации и пластик постепенно стареет, но его можно полировать, а при необходимости и подкрашивать обычным способом (либо красить кузов целиком).

Остается заметить, что из стеклопластика сделан не только сам кузов, но и детали оперения — крылья, облицовка радиатора, капот.

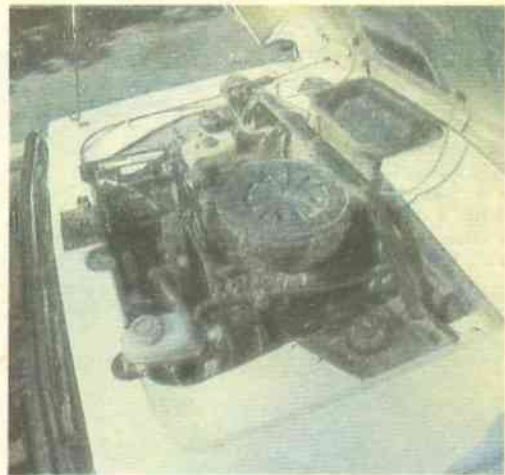
**Рама.** Начиная с послевоенной «Победы», все наши легковые машины — безрамные, с металлическим сварным несущим кузовом.

Но у «Рейнджера» кузов пластмассовый, следовательно, жесткая основа в виде рамы здесь обязательна. И она есть. Рама сварная, сделана из стальных горячекатаных труб прямоугольного сечения, которые оцинкованы для предохранения от коррозии. В свое время от рамы отказались главным образом для того, чтобы уменьшить массу всей кузовной конструкции. Здесь в этом нет нужды, поскольку пластиковый кузов легче стального. Но рама, если смотреть с позиций потребителя, обладает несомненными достоинствами.

**Шины** неплохо «цепляются» за грунт и не слишком шумят на асфальте.

**Красивый рисунок** — не главное: важнее, что на колесах есть замки.

**Моторный отсек** рассчитан на двигатель разного объема — от 1,3 до 2,3 литра.



ствами. В случае какого-то серьезного ремонта автомобиля можно получить идеальный доступ к ходовой части и ко всем агрегатам, сняв кузов с рамы. Технически это несложно, грузоподъемные механизмы не нужны: четыре человека без особого труда поднимают кузов «Рейнджера».

**Силовой агрегат.** Двигатель со сцепле-



нием и коробкой передач — серийные, отлаженные и доведенные изделия фирмы «Форд». Четырехцилиндровый мотор с верхним распределительным валом и ременным приводом к нему не отличается ничем особенным от последних отечественных конструкций. Карбюратор «Вебер» оснащен автоматом управления воздушной заслонкой, поэтому пользоваться ручкой «подсоса» нет нужды. Радиатор вполне традиционный, наподобие «жигулевского». Привод вентилятора электрический, причем электродвигатель чрезвычайно плоский — его почти не видно в ступице вентилятора. Вообще компоновка моторного отсека весьма плотная, конструкторы явно стремились достичь предельной компактности, но не в ущерб доступности жизненно важных узлов и приборов. Система зажигания — транзисторная, бесконтактная, как на «восьмерках» и «девятках». Масляный фильтр такой же, как у «вазовских» машин. Размещена под капотом и аккумуляторная батарея известной фирмы «Бош» — необслуживаемая, с гарантией на три года.

**Ходовая часть.** Переднюю подвеску типа «Мак-Ферсон» мы считаем достижением автомобильной инженерии, а вот рессоры заднего моста кажутся чем-то отсталым и сермяжным. У «Рейнджера» прекрасно работают подвески именно в таком сочетании. Видимо, в технике успех зависит не столько от схемы, сколько от качества исполнения. Позже смог убедиться, что на автомобиле, полученном из Англии с пробегом 130 тысяч километров, рессоры сохранили упругость, не «кряхтят» и не скрипят.

Тормоза сделаны по привычной нам схеме: спереди — дисковые, сзади — барабанные, в гидроприводе вакуумный усилитель. Рулевой механизм, как теперь принято, реечный. Колеса стальные, штампованные, с посадочным диаметром 14 дюймов (как у АЗЛК-2141). Размерность шины 185SR14, то есть их наружный диаметр немного больше, чем на новом «Москвиче», и заметно больше, чем на «Жигулях». Такие колеса легче перекачиваются через выбоины и препятствия. Протектор не «вездеходный» (а поэтому не шумный), но и не гладкий — пожалуй, универсальный. По характеру рисун-

редние сиденья большие, удобные, как у хорошего легкового автомобиля, заднее — скромное, подушка и спинка его тонкие, поэтому оно занимает мало места (при этом в ногах довольно просторно). Багажник за спинкой этого сиденья идет во всю ширину салона, от борта до борта, глубокий, но в продольном направлении тесен: от верхней кромки спинки до задней панели кузова всего сантиметров тридцать. Внизу, конечно, намного шире, потому ряд вертикально стоящих канистр не мешает двери закрываться. Кстати, дверь эта очень большая, едва ли не во всю заднюю стенку кузова. Когда заднее сиденье сложено, получившееся грузовое помещение напоминает кубик со стороной около полутора метров.

Рабочее место водителя оснащено на уровне обычной нынешней малолитражки. Обращает на себя внимание только одна деталь — рулевое колесо спортивного типа, неожиданно маленькое для джипа. Плоское ветровое стекло не ограничивает обзорность. Над передними сиденьями в крыше сделан «модный» люк с полупрозрачной крышкой.

**«Рейнджер» на дороге.** Да простит мне читатель скороговорку технического описания, но пора переходить к наиболее эмоциональному для каждого водителя моменту: усаживаюсь за руль и поворачиваю ключ зажигания. Мотор урчит ровно, ничего необычного в его звуке нет. Трогаюсь и еду.

Первое и самое сильное впечатление — прекрасная разгонная динамика, неожиданная для машины такого типа. У «Рейнджера», с которым мы знакомимся, мотор объемом 1,8 литра, мощностью более 90 л. с./66 кВт. (Приблизительность вызвана тем, что «Автокам» пока не располагает всей «фирменной» документацией, нет и результатов испытаний, проведенных у нас.) Этой мощности более чем достаточно, чтобы легкая машина разогналась примерно так, как хорошо отрегулированная «восьмерка». Другая приятная неожиданность — эластичная подвеска. Она действительно очень неплоха даже по «легковым» меркам, к тому же от джипа невольно ждешь гораздо меньшего комфорта.

Несколько слов об устойчивости «Рейн-

джер». В силу того, что пластмассовый кузов легче стального, центр тяжести расположен низко, хотя машина довольно высокая. Благодаря этому джип не очень кренится на поворотах и ведет себя, как обычный легковой автомобиль, а при движении «змейкой» не склонен к раскачке, скорее пытается сорваться в занос.

Наездившись по асфальту, перебираюсь через кювет и попадаю на разбитую грунтовую дорогу. Тут, понятно, сразу сказываются такие особенности джипа, как минимальные свесы, короткая база, увеличенный клиренс и довольно большие колеса. Пересекать разбитые колеи, перелезть через рытвины и ухабы удается, не задевая землю, тем более не сажая машину «на брюхо». Полагаю, что при оценке проходимости это качество наиболее существенно. Хорошо, конечно, когда все колеса ведущие и опасность забуксовать в грязи не слишком велика, но способность лазить по буеракам, по-моему, первостепенна.

Несколько маленьких штрихов в заключение. Фары у «Рейнджера» простые, круглые, как у ранних «жигулей». Поначалу шевельнулась легкая досада: нельзя ли было что-нибудь посовременнее? Но когда пришлось разъезжаться с грузовиком и щбенка из-под его колес застучала по кузову, подумалось: как хорошо, что круглые фары не дефицитны...

Те, кто часто ездит на «жигулях» по трудным дорогам, ставят под капотом усиленную распорку (она продается в магазинах). На «Рейнджере» такая распорка стоит «штатно». Перебираясь через кювет, вспомнил и о ней: отнюдь не лишняя деталь...

И еще о динамичности автомобиля. Случилось ехать через весь город двумя машинами: за рулем «Рейнджера» водитель, не очень привыкший к Москве, а я сзади на своем АЗЛК-2141. Приготовился к нудной езде, да не тут-то было: уходит от меня эта белая букашка, а я, при всем своем знании хитростей столичного движения, ничего поделать не могу. Так и отстал...

А. МОИСЕВИЧ



ка он напоминает шину Я-370, сцепные качества которой достаточно хороши.

**Салон.** «Рейнджер» — машина небольшая, соответственно и салон невелик. Но, что порадовало — довольно вместителен. Без измерений, по субъективным ощущениям, его можно сравнить с салоном «Таврии», однако потолок намного выше. Пе-



Рулевое колесо такого вида — скорее атрибут спортивной машины.

В задней части салона обстановка почти спартанская.

Оказывается, и в джипе сиденья могут быть удобными.

Фото О. Косова и В. Князева



# УЧЕНЫЕ НАХОДЯТ РЕШЕНИЕ



- Принципиально новый подход МАМИ
- Конденсатор вместо батареи
- Вредные выбросы — до минимума
- Союз электричества и бензина

Лаборатория перспективных разработок Московского автомеханического института предложила использовать на электромобиле конденсаторный накопитель энергии. Путь от идеи до опытного образца лабораторией уже пройден. Редакция обратилась к ее заведующему Вячеславу Петровичу ХОРТОВУ с просьбой рассказать о принципиально новой установке, у которой, по мнению многих отечественных и зарубежных специалистов, есть будущее.

**С**овременный автомобиль располагает мощным двигателем внутреннего сгорания (ДВС), обеспечивающим хорошие динамические характеристики и высокую скорость движения. Однако в городских условиях такой силовой агрегат малоэффективен. И вот почему. При ограничении скорости до 60 км/ч машине массой 1000 кг, согласно экономическим и теоретическим исследованиям, требуется мотор мощностью всего 5—10 кВт. Снижая же уровень мощности до необходимых величин педалью газа, мы почти вдвое уменьшаем КПД двигателя. Ну и, кроме того, на городских улицах автомобиль постоянно движется в переменных режимах с частыми разгонами и торможениями, при которых в окружающую среду выбрасываются дополнительные порции губительных окислов азота и окиси углерода.

Отсюда следует, что на легковые машины городского типа выгодно устанавливать двигатели внутреннего сгорания малой мощности, но желательнее с высокими динамическими характеристиками.

Решить эту непростую проблему возможно при помощи устройства, накапливающего энергию и отдающего ее по мере необходимости, в частности посредством маховиков и аккумуляторов.

Ближайшие прототипы подобных городских автомобилей — так называемые гибридные транспортные средства, работающие от электрического тока. Переменный или постоянный ток вырабатывается генератором, вращаемым двигателем внутреннего сгорания. Динамика двигателя зависит здесь от аккумуляторной батареи, которая подключается дополнительно к генератору во время разгона транспортного средства.

Хорошо известно, что аккумулятор в такой роли создает неудобства в обслуживании. У него низкая удельная мощность, большие габариты и масса. На изготовление батареи расходуются дефицитные материалы, ее характеристики зависят от температуры, к тому же она экологически небезопасна. Исходя из этого наша лаборатория при создании экономичного, «чистого», дешевого городского транспортного средства решила отказаться от аккумуляторных батарей. Вместо них была использована опытная комбинированная энергоустановка: двигатель мощностью 1,2 л.с., генератор переменного тока (500 Вт) и тяговый электродвигатель. Такая схема (ее еще называют электро-трансмиссия) известна давно, однако, насколько мы знаем, впервые в мире в ней используются емкостные накопители или батареи конденсаторов. Последняя подключается при помощи блока управления к тяговому двигателю, и накопленная энергия позволяет автомобилю взять

старт. Электростартер или же вспомогательные устройства системы пуска, такие, как тяговое реле, коммутационная аппаратура, в этом случае становятся лишними.

Наши экспериментальные исследования показали, что комбинированная энергетическая установка обеспечивает хороший разгон автомобиля при достаточно малой массе конденсаторов (7 кг). Лабораторная машина массой 300 кг разгонялась до скорости 40 км/ч за 2 с. Большой плюс, что автомобиль с нашей комбинированной энергоустановкой практически всегда готов к эксплуатации — конденсаторная батарея в отличие от аккумуляторной заряжается мгновенно. Конденсаторы к тому же не требуют обслуживания — они не содержат электролита.

Как уже было сказано выше, при торможении автомобиля электрическая энергия рекуперируется, то есть возвращается обратно в сеть от тягового электродвигателя, который превращается при торможении в генератор. Энергия вновь используется при разгоне.

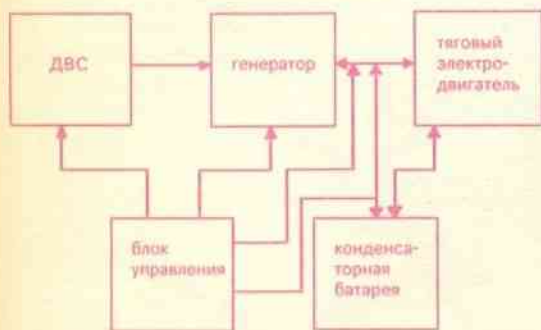
Двигатель же внутреннего сгорания работает в режиме постоянных частот вращения, и, следовательно, его износ снижается, моторесурс повышается. Расход топлива минимальный, минимально и количество выбрасываемых в атмосферу отработавших газов. Наши расчеты показывают, что легковой автомобиль класса «Таврии» с установленной комбинированной энергоустановкой может расходовать 1—2 литра топлива на 100 км. Размещение двигателя не имеет принципиального значения. Он не связан с механической трансмиссией автомобиля, ведь на машине с энергоустановкой на базе емкостных

накопителей вообще отсутствуют коробка передач, муфта сцепления, карданный вал. Специалисты лаборатории с одинаковым успехом устанавливали двигатель и спереди, и сзади, и даже на прицепной тележке. Таким образом, масса и размеры конденсаторного накопителя энергии не влияют на конструкцию да и на внешний облик машины.

Одним словом, преимущества автомобилей новой концепции очевидны. Отрадно, что наши экспериментальные и теоретические исследования нашли поддержку

у руководителей НАМИ и Минавтосельхозмаша СССР. Настала пора испытать установку на реальном автомобиле. Для этих целей НАМИ выделил «Таврию» и в дальнейшем будет финансировать научные работы в этой области. Минавтосельхозмаш помогает приобрести зарубежные электромобили для переделки и последующих всесторонних испытаний. Ведем мы и поиск изготовителей для массового выпуска энергоустановок. Попутно отмечу — наша установка легкосъемна и может быть использована как источник электри-

ческой энергии для любых целей. Если организационные и другие вопросы в ближайшее время будут решены, то уже в будущем году реален серийный выпуск экономичных, дешевых городских автомобилей. И не только в собранном виде. Наконец-то сможет осуществиться модульный принцип построения транспортного средства, то есть владелец автомобиля по желанию купит его в виде набора «автоконструктора» и за считанные часы соберет по любой схеме или компоновке.



Блок-схема автомобиля с комбинированной энергоустановкой.



Блок конденсаторов на экспериментальном автомобиле расположен под сиденьем. Поступившая к нему электроэнергия от генератора посылается тяговому электродвигателю, который и вращает колеса.

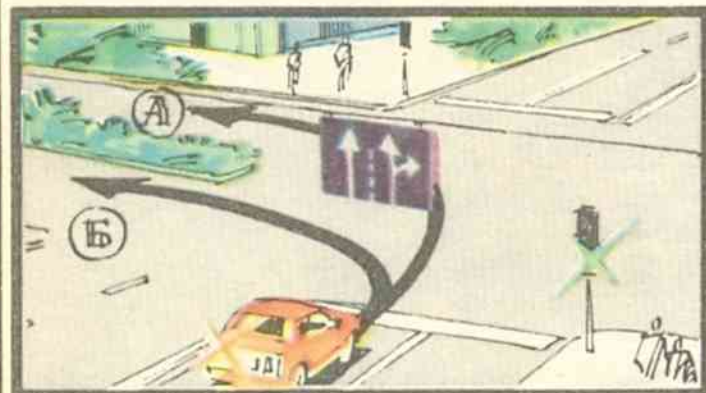
Двигатели внутреннего сгорания малой мощности на этих моделях располагаются сзади. Каждый такой силовой агрегат не связан с механической трансмиссией, поэтому его можно при надобности устанавливать в любой части машины.

Фото В. Князева



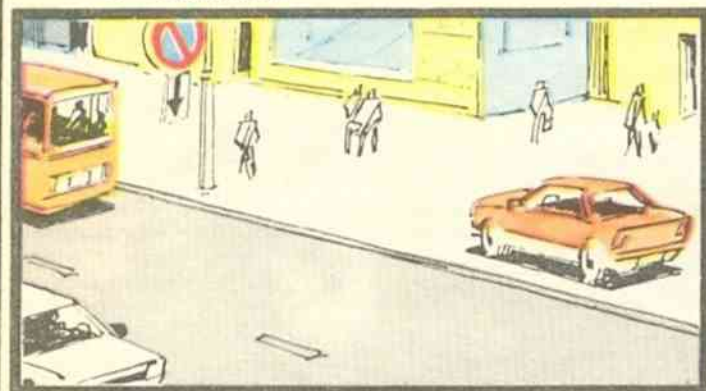
I. С какой скоростью может двигаться этот автомобиль в показанной ситуации!

- 1 — 60 км/ч
- 2 — 80 км/ч



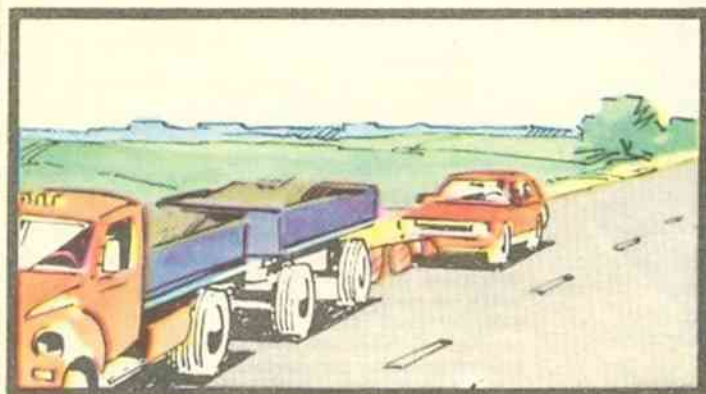
II. Какой из показанных на рисунке маневров противоречит Правилам!

- 3 — только А
- 4 — только Б
- 5 — оба маневра



III. Может ли водитель остановиться таким образом!

- 6 — может
- 7 — не может



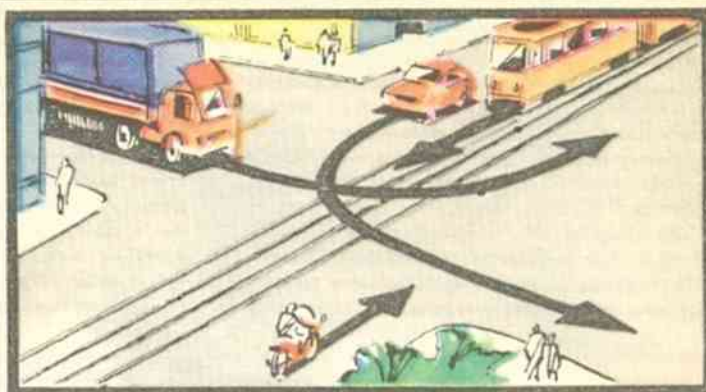
IV. Нарушают ли водители в данном случае правила буксировки!

- 8 — нарушают
- 9 — не нарушают

Под редакцией  
ГУТАИ МВД СССР

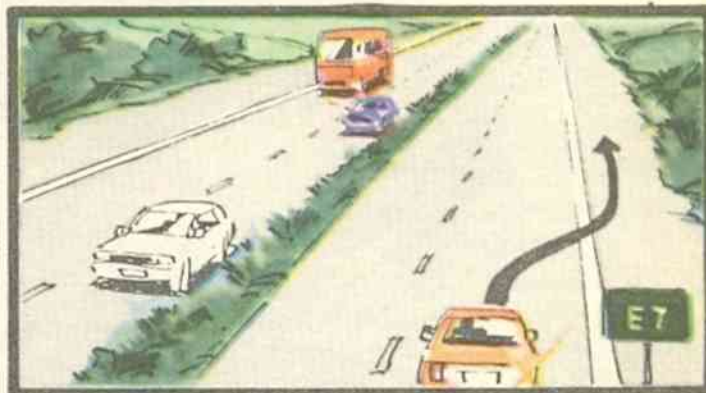
Ответы на стр. 44

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ



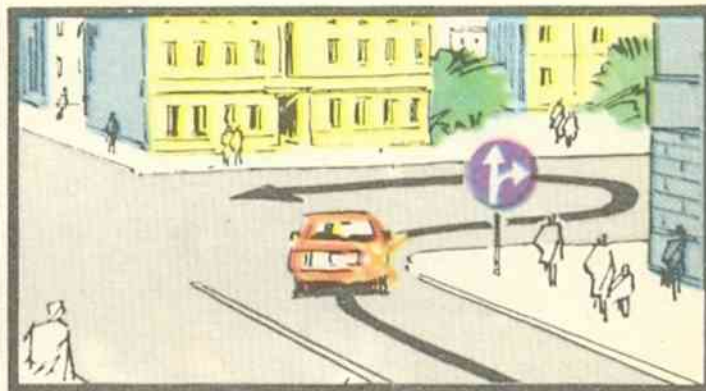
V. В какой последовательности эти транспортные средства должны миновать перекресток!

- 10 — мотоцикл, грузовик, трамвай, легковой автомобиль
- 11 — грузовик, трамвай и мотоцикл, легковой автомобиль
- 12 — трамвай и мотоцикл, грузовик, легковой автомобиль



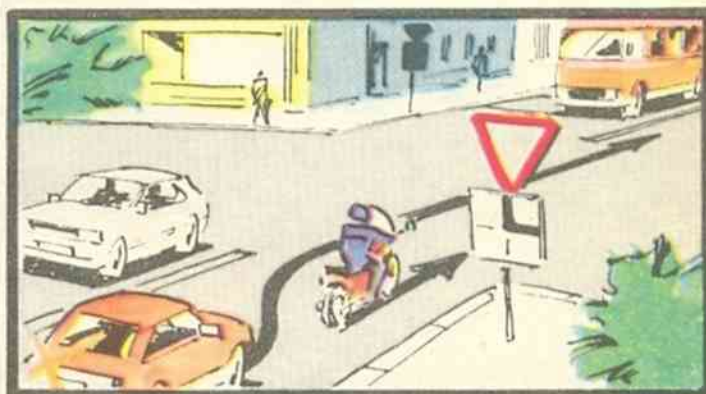
VI. Можно ли пересечь такую линию дорожной разметки для кратковременной остановки!

- 13 — можно
- 14 — нельзя



VII. Соответствует ли Правилам такой маневр!

- 15 — да
- 16 — нет



VIII. Может ли водитель автомобиля в показанной ситуации совершить маневр таким образом!

- 17 — может
- 18 — не может



Надо отменить доверенность на право управления чужим автомобилем. Ну почему мы упираемся в эту бумагу: есть она — имеешь право вести чужую машину, нет — не имеешь. Получается парадокс — владелец доверяет мне свою машину, а государство нет. Я считаю, кто ведет машину, тот и должен отвечать за все сполна.

г. Новгород

Г. КОЛЕСОВ

Пишет вам работник ГАИ, инспектор ДПС. Читатели в своих письмах в редакцию в большинстве случаев отражают негативные стороны работы этой службы: мол, стоят не там, где сложная обстановка, а там, где установлены какие-либо запрещающие или ограничивающие знаки. В какой-то степени я с ними согласен. Но, к сожалению, это зависит от нашего руководства. Предположим, если я не принесу составленные протоколы на нарушителей или штрафы, значит я не работал, хотя на моем участке происшествий не было. А профилактика, устные предупреждения не идут в учет.

Проще говоря, руководство устанавливает нам план по выявлению нарушителей за смену. А если у тебя за месяц, квартал и т. д. меньше, чем за прошлый, следовательно, ты работал хуже и впоследствии тебя ждет наказание...

Московская область,

г. Мытищи

Н. ЯКУШЕВ

В настоящее время идет разработка нового Законодательства об ответственности за нарушение Правил дорожного движения. Дело нужное, но почему оно направлено на ужесточение штрафных санкций, применяемых к водителям индивидуального транспорта? Сколько же можно нас обижать. Допустим, человек за рулем провел полжизни, не имел нарушений, ездил с чистым талоном предупреждений. Вдруг отменяют талон, и все становятся равны перед автоинспектором: тот, кто много лет работал без нарушений, и тот, кто случайно оказался за рулем. Штраф одинаковый. Да и штраф оказался только штрафом, нигде не отмеченным. Получается, нужен не порядок, а денежный штраф. Справедливо? Нет.

Теперь несколько слов о налоге с транспортных средств. Скажем, почему я должен платить за то, чем не пользуюсь, если автомобиль по техническим причинам не выходит на дорогу больше года. Абсурд. Сбор берут, а каковы дороги и кто их больше разрушает — тяжеловесные КамАЗы, БелАЗы или легковой автомобиль? Сколько можно за счет кармана автолюбителей штопать дыры в государственном бюджете?

Калининградская область,

г. Советск

И. МОСКАЛЕВ

Практическое знакомство с машинами у меня почти с детства. Работал на тракторе «Фордзон» и разных автомобилях, ремонтировал их. С 1956 года у меня был даже ЗИС-101. Сам я и мои сыновья живем в Ликино-Дулево и работаем на автобусном заводе с самого его основания. Поэтому можем судить об автомобиле в целом. И вот что я хочу сказать.

Уважаемые создатели «Оки», вам нет цены. Спасибо за машину! На своей я от Ликино-Дулево до станции Долгоруково Орловской области проехал 1100 километров туда и обратно. Я на «Оке» и знакомый на «Ниве» отъездили по проселочной дороге. Груз: туда — по 300 килограммов кирпича, обратно — по столько же кормовой свеклы. «Ока» израсходовала 55 литров бензина, «Нива» — 165.

С моей точки зрения, «Ока» — комфортабельная машина, маневры выполняет четко, как в мультфильме. Приборы расположены удобно. При правильной регулировке двигателя и работе на предназначенном для него топливе автомобиль первым вырывается вперед на зеленый свет светофора.

О проходимости переднеприводной «Оки» у меня самое лучшее мнение. Мало уступает «Ниве» при езде на скользкой дороге и даже по чернозему, в который колеса погружаются на 6 сантиметров и больше. Мощности двигателя у «Оки» достаточно, и скорости выше 120 км/ч нам не нужно. И поэтому не вижу необходимости в трехцилиндровом моторе, о котором ходят слухи среди автомобилистов.

Скажу еще, что водитель средней квалификации может свободно вести «Оку», не прилагая больших усилий.

Московская область,

г. Ликино-Дулево

М. ДЕРЮГИН

Предлагаю у светофора с дополнительной секцией работу секции при запрещающем ее сигнале сделать мигающей, а при разрешающем оставить постоянно горящей. Тогда отпадает необходимость нанесения контуров на светофоре. Не будет сомнений при отключенной стрелке (отключена или просто неисправна). Улучшается видимость стрелки на большом расстоянии.

А. ИШКОВ,

водитель 1-го класса

Воронежская область,

г. Новохоперск

Много лет назад во времена расцвета «застоя» сначала в Москве, а затем в столицах союзных республик и в других городах на магистральных улицах с движением в три-четыре ряда и больше крайний левый ряд стали отделять от остальной проезжей части горизонтальной разметкой 1.11 из сплошной и прерывистой линий. Якобы с той целью, чтобы освободить эту полосу для спецтранспорта — «скорой помощи», пожарных и других оперативных машин. Однако черные «волги» с номерами МОС, ММЖ и т. д. пересекают такие линии и въезжают в левый ряд без зазрения совести, в то время как для простого смертного это грозит штрафом. Законным образом попасть на эту по-

лосу можно только в разрыве разметки на перекрестках, но в некоторых случаях расстояние между этими разрывами доходит до 5—10 километров, скажем, на кольцевой автомобильной дороге.

Изъятие одной полосы из трех-четырехполосной дороге снижает ее пропускную способность на 30—50 %, приводит к образованию пробок, ухудшает экологическую обстановку, повышает аварийность, наносит моральный ущерб, когда миллионы водителей чувствуют себя на дороге людьми второго сорта. И все это только для того, чтобы потешить тщеславие едущих на черных «волгах»? Ведь оправдание этой меры стремлением быстро пропустить спецтранспорт несостоятельно, водители и без того обязаны при необходимости уступать ему дорогу в соответствии с пунктами 4.1—4.3 Правил. Так зачем же спецполоса? Не из той же она области, что и спецраспределители, спецполиклиники, спецбани? Наличие таких полос — аттавизм эпох культа и застоя. В свое время и в Кремль не пускали. Неужели шести лет перестройки руковождению МВД и ГАИ не хватило для обдумывания и решения этого вопроса?

Ю. САРНЭ,

г. Москва

преподаватель МАДИ

8 февраля этого года в мои «Жигули» на полном ходу врезался пьяный водитель на ВАЗ-2106. От удара мою машину отбросило прямо на стоящих у кафе людей, и лишь по счастливой случайности среди них никто серьезно не пострадал. Пьяный же нарушитель помчался дальше, и кто знает, что он мог еще натворить, если бы не решительные действия работников ГАИ, проезжавших случайно в тот момент по встречной полосе движения.

Я не буду описывать, как развивались дальнейшие события, важнее другое — во что мне, владельцу разбитых по чужой вине «Жигулей», обошлись последствия этого происшествия, хотя бы только материальный ущерб. Запчасти, нужные для восстановления моей «Лады», я не видел в продаже уже лет пять, а общая стоимость этих деталей, приобретенных на рынке, — более двух тысяч. Своей очереди на СТО нужно ждать 5—6 лет, так что поневоле обратись к кооператорам, которые требуют за свою работу 1200 рублей. В общем, за чужую халатность я должен уплатить три с лишним тысячи, и при этом Госстрах собирает мне возместить только пятую часть этой суммы. Хорошо же меня «наказали» пьяный лихач и Госстрах, оценивший убыток в 700 рублей! Так может пора уже изменить существующее законодательство, чтобы виновник ДТП, тем более находившийся в состоянии алкогольного опьянения, был обязан возместить пострадавшим ущерб не по старым прейскурантам магазинов, в которых уже давно ничего нет, а по реально действующим рыночным ценам.

Думаю, в этом меня поддержат многие автолюбители, а кроме того, подобное усиление материальной ответственности послужит дополнительным предостережением для водителей, которые не боятся садиться за руль в нетрезвом виде.

г. Санкт-Петербург

С. КУТУЗОВ

# ГДЕ ЗАСТРАХОВАТЬ АВТОМОБИЛЬ?

До недавнего времени этот вопрос решался просто — в Госстрахе, теперь же появилось много новых страховых компаний, фирм, акционерных обществ. В одной только Москве их уже около пятнадцати: страховое общество «Прогресс», страховое акционерное объединение «Центрорезерв», страховая фирма «АстроВАЗ», страховое акционерное общество «Российская страховая транспортная компания», АСКО...

В стране сейчас оказывают страховые услуги более пятидесяти организаций. Например, «Центрорезерв» специализируется на страховании имущества коллективов (в том числе автотранспорта) за счет средств предприятий. «Россия» работает только с клиентами, которые оплачивают страховку в свободноконвертируемой валюте. В случае аварии им не только компенсируют ущерб, но и обеспечивают ремонт автомобиля. Возможно, скоро настанет время, когда так же будут обслуживать и за рубли.

С появлением альтернативных страховых организаций пришел конец монополии Госстраха. В условиях нарождающейся конкуренции, очевидно, выживут те, кто окажется дееспособнее и привлечет больше клиентов. Казалось бы, здесь в лучшем положении Госстрах, который уже имеет миллионы договоров с владельцами транспорта. Объявленный срок выплаты страхового возмещения у этой государственной организации — в течение 7 суток после получения всех необходимых документов. В подавляющем же большинстве случаев на это уходит месяцы. Многие же альтернативные страховые фирмы рассчитываются с клиентами не позднее трех суток после осмотра экспертом аварийного автомобиля. Это бесспорно можно отнести к их плюсам, однако их возможности ограничены финансовым положением, поэтому зачастую узок и круг клиентов. Обычно это те, кто имеет высокие доходы.

Определенная неуверенность в себе

отдельных новых страховых фирм проявляется в том, что они не очень афишируют, если не сказать скрывают некоторые виды своих услуг. При этом ссылаются... на коммерческую тайну, узнать которую очень просто, заявив, что вы желаете стать их клиентом.

Одним словом, нарождающиеся рыночные отношения в системе транспортного страхования выглядят еще довольно непонятными. Пока еще невозможно сказать, какая организация надежнее и лучше удовлетворяет интересы тех или иных групп автовладельцев. Выводы на этот счет можно будет делать через некоторое время, когда появится какой-то опыт. А сегодня мы предлагаем вашему вниманию небольшую таблицу. Она поможет лучше ориентироваться в услугах, которые предлагают владельцам транспорта наиболее известные страховые фирмы, а также в том, во что эти услуги обходятся.

Д. КОМУШЕНКО

Основные условия страхования автомобилей некоторыми страховыми компаниями

Виды страхования и льготы	Госстрах СССР	"Астро ВАЗ"	"Аско"	"Прогресс"	Российская страховая транспортная компания
	Страховой платеж				
От угона	4 — 5 % от страховой суммы <sup>1</sup>	1% от страховой суммы <sup>2</sup>	2,1% от страховой суммы <sup>3</sup>	1,5% от страховой суммы <sup>4</sup>	2,0% от страховой суммы <sup>5</sup>
От аварий, пожара, действий третьих лиц	(для Москвы)	2% от страховой суммы <sup>6</sup>	Только от аварий — 1,9% от страховой суммы <sup>7</sup>	От аварий 2%, действия третьих лиц — 0,5% от страховой суммы <sup>8</sup>	2% от страховой суммы <sup>9</sup>
Утрата товарного вида	Дополнительно 20 % от страхового платежа	1% от страховой суммы <sup>10</sup>	1% от страховой суммы <sup>11</sup>	1,5% от страховой суммы <sup>12</sup>	1,5% от страховой суммы <sup>13</sup>
Несчастные случаи с водителем и пассажирами (за каждое место)		150 рублей за общее количество мест в автомобиле	15 рублей	От 1000 рублей и выше <sup>14</sup>	1,5% от 1000 рублей
а) Дополнительное оборудование б) Багаж	а) От 500 до 2000 рублей <sup>15</sup> б) 1р. 20 коп. от 100 рублей	а) Не более 10% от страховой суммы б) —	а) 2% от 2 000 рублей б) 2% с суммы, не превышающей 750 рублей	1% от страховой суммы <sup>16</sup>	2% от страховой суммы <sup>17</sup>
Страховое пособие, выплачиваемое фирмой при потере трудоспособности в результате аварии, помимо основного бюллетеня	—	10 рублей ежедневно до момента выздоровления или установления группы инвалидности	10 рублей ежедневно, но не более 1000 рублей	Коммерческая тайна	В течение четырех месяцев по 5 рублей за каждый день нетрудоспособности
Максимальные льготы за безаварийную езду (в % от годового платежа)	После 2 лет — 10 %, но не более 30%	10%	10%	10%	15%

1 — Автомобиль можно застраховать на сумму от 3000 рублей до 3-кратной для советских и 5-кратной для иномарок его действительной стоимости. В разных регионах могут вводиться другие размеры страхового платежа, которые зависят от конкретных условий эксплуатации транспорта.

2 — Страховая сумма не может быть менее одной действительной стоимости автомобиля и не может превышать три действительных стоимости.

3, 7, 11 — Страховая сумма не может превышать четырех розничных цен автомобиля.

4, 8, 12, 16 — Возможная страховая сумма определяется индивидуально.

5, 9, 13, 17 — Страховая сумма может быть равна одной розничной цене автомобиля, но не должна превышать трех розничных цен.

6, 10 — Страховая сумма не может быть менее двух действительных стоимостей автомобиля и не должна быть более трех.

14 — Берется определенный процент. При этом можно застраховать каждое место на любую сумму, но кратную тысяче (3, 5, 7 ...).

15 — Страховой взнос определяется индивидуально в зависимости от страховой суммы за дополнительное оборудование.

Прочерк (—) означает отсутствие данного вида страхования или льготы.

# АВТОМОБИЛЬНЫЙ БАЗАР

## Привыкаем к новым ценам

Каждый, кто впервые заглянет в комиссионные автомобильные ряды, где предлагают для продажи машины всех отечественных и многих зарубежных фирм, наверняка испытывает острое желание прямо с завтрашнего дня начать жизнь в духе гоголевского Акакия Акакиевича и обязательно скопить деньги на желанную покупку. Однако ценники за ветровыми стеклами тут же приводят размечтавшегося было покупателя в полное уныние. Действительно, за ГАЗ-24 на третьем десятке лет хотят 70 000 рублей, новый ВАЗ-21083 — 115 000, ВАЗ-21093 — 170 000!!! Подобные суммы нам даже представить невозможно. Но тогда кто же эти машины покупает?

— А за такую цену их вообще никто не купит, — с уверенностью заявляет работник магазина № 3 торгово-закупочной фирмы «Автомобили», что за корпусами АЗЛК в Москве. — Мы не можем подолгу их сбывать, потому что хозяева из жадности заламывают просто нереальные суммы. Вот за эту желтую «Таврию» прошлого года выпуска владелец надеялся получить 60 тысяч. Конечно, желающих не нашлось, хотя машина простояла здесь больше месяца. 45 000 — вот ее более или менее реальная цена. И «девятка» может уйти сегодня не за 170 тысяч, как того хотел бы хозяин, а тысяч за 135—140. Для «восьмерки» и вовсе максимальная цена восемьдесят тысяч.

Да, что и говорить, и эти «реальные» цены тоже ошеломляют. Желющие найти автомобиль подешевле могут попытаться счастья за воротами магазина, если, конечно, не пугает вполне вероятная встреча с «кидалами» и просто бандитами. Выбор машин здесь ничуть не меньше, чем на окруженной забором площадке «комиссионки», зато цены заметно ниже. «Волга» ГАЗ-24, одногодка той, что в магазине предлагают за 70, здесь уже 45 тысяч рублей. Молодой парень, который хотел за свой «ИЖ-комби» в очень хорошем состоянии 23 000 рублей, после не-

большого торга согласился на 20 000. Он же рассказал, что нашел здесь человека, который продал ему ГАЗ-24 выпуска 1983 года, в хорошем состоянии, за 40 тысяч.

Поблизости от «ИЖ-комби» красуется новехонький ВАЗ-2103 за 85 тысяч, с хозяином которого, судя по всему, тоже можно поторгаться. А еще чуть подальше — та же модель «Жигулей», 1983 года — за 37 тысяч рублей. Причем у машины хороший внешний вид — видно, следили за ней, ездили мало, и в аварии она не была. Старая облезлая «двушка» в этом смысле вызывает определенное недоверие, но все же на ходу, и цена в 12 тысяч может кого-то устроить.

А владелец зеленого «Запорожца» вряд ли найдет клиента, который согласится выложить 10 тысяч за девятилетний ЗАЗ-968М — даже на площадке комиссионного магазина цена такой новой машины 15 тысяч. Кстати, на той же площадке один «экспонат» просто поразил своей смехотворно низкой ценой. ЗАЗ-968МГ, за которым, правда, владелец-инвалид в течение семи лет эксплуатации машины не очень-то следил, продается всего за 1 872 рубля. Его может приобрести даже студент, хорошо поработав несколько месяцев в стройотряде. Разумеется, с таким «Запорожцем» придется после покупки немало повозиться да и потратиться на запчасти, но если человек хочет иметь не символ престижа, а недорогое транспортное средство, к тому же работающее на 76-м бензине, то почему бы и нет?

На площадке «комиссионки» предлагаются для продажи и грузовики, что совсем еще недавно было просто невозможно. Вот уже второй месяц дожидается своего покупателя снятый с консервации армейский «Урал». 45 тысяч рублей, конечно, дорого, но постоянные перевозки по нашим ужаснейшим дорогам стройматериалов, сельхозпродуктов, возможно, обойдутся с такой машиной де-

## Розничные цены базовых моделей легковых автомобилей\*

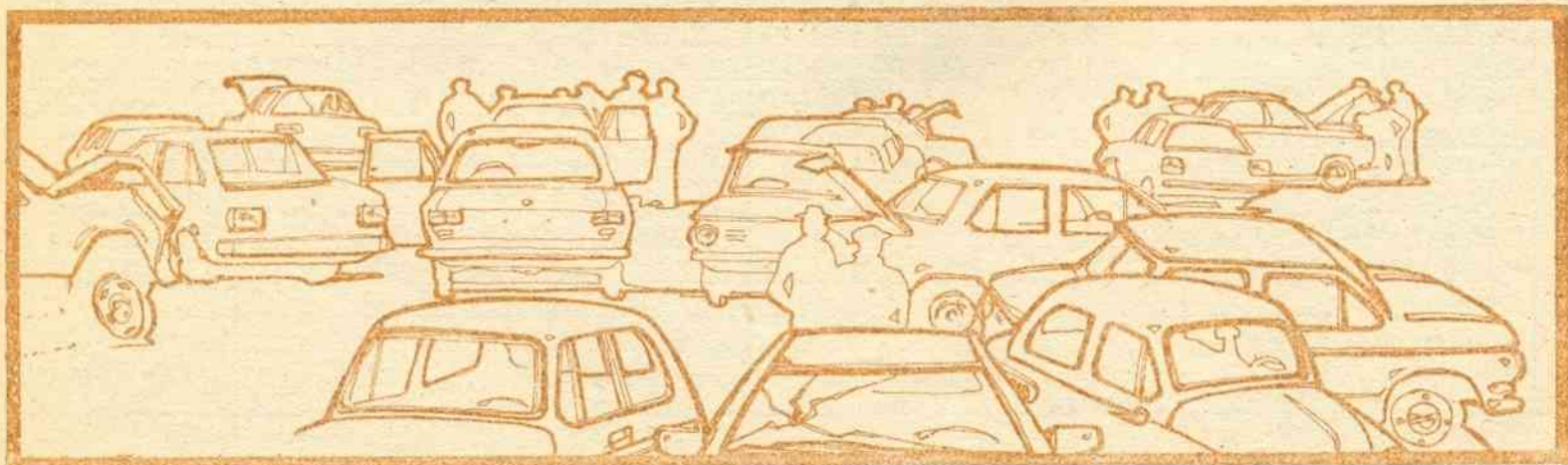
Модель	Цена в рублях
<b>Переднеприводные</b>	
ВАЗ-1111	8 000
СеАЗ-1111-02	8 000
ЗАЗ-110206	12 000
ЗАЗ-11022	13 000
ЗАЗ-11021	15 000
ЗАЗ-11024	14 000
ВАЗ-2108	16 500
ВАЗ-2109	17 500
АЗЛК-2141-01	20 000
<b>Заднеприводные</b>	
ЗАЗ-968М	6 240
ВАЗ-2104	17 000
ВАЗ-2105	16 000
ВАЗ-2106	17 000
ВАЗ-2107	18 000
ИЖ-27156	14 000
"Москвич-412ИЗ-0000028"	12 000
ИЖ-21251-0000010	12 500
ГАЗ-24-10 "Волга"	30 000
ГАЗ-24-12	35 000
ГАЗ-3102	40 000
<b>Полноприводные</b>	
ЛуАЗ-868М	7 500
ВАЗ-2121	20 000
УАЗ-3151	20 000

\*Цены отдельных модификаций устанавливаются по договоренности между изготовителем и торгующей организацией.

шевле, чем на арендованном по нынешним ценам автотранспорте. А восьми-летние ГАЗ или ЗИЛ с фургоном, который здесь можно приобрести за 15—20 тысяч, при дефиците транспортных услуг в стране у предприимчивого хозяина окупятся бы очень быстро. Сомнения по поводу заметного износа этих машин отпадают, когда вспоминаешь, что на иной автобазе водителю зачастую предлагают для работы экземпляры и вовсе добитые, и ничего, трудится человек, приносит предприятию прибыль, от которой что-то и на зарплату остается.

Конечно, миллионы наших сограждан, имеющих сбережения на покупку легкового автомобиля, мечтают о новых, а не о подержанных автомобилях, по так называемым государственным ценам. Они определены преискурантом № 086А Госкомцен СССР, который мы публикуем, и, как видно из таблицы, в 4—5 раз ниже, чем в «комиссионке» и вокруг нее. Такой вот у нас сегодня автомобильный базар.

С. ЕВШИКОВ



Коммерческие цены на запчасти к автомобилям иностранного производства в Москве на август 1991 г. (в тыс. рублях)

Детали, узлы и агрегаты			"Мерседес-Бенц"				"Вольво"		BMW			"Ауди"	"Тойота-Королла"	
			123	124	116	126	240	740	3	5	7			
Кузов	крыло	переднее	6,5...7,5	6,5...7,5	5,5...6,0	6,5...7,0	3,5	5,0	2,0	4,5...5,0	4,5...5,0	~	~	
		заднее	4,5	4,5	2,5	4,5	~	4,0	~	3,5	3,5	~	~	
	дверь	передняя	6,0	6,0	4,5	6,0	~	5,0	~	4,0	4,0	~	~	
		задняя	6,0	6,0	4,5	6,0	~	5,0	~	4,0	4,0	~	~	
	капот		6,0	6,0	4,5	6,5	~	4,0	~	~	~	~	~	
	крышка багажника		3,5	~	3,5	~	~	~	~	~	~	~	~	
	облицовка радиатора		2,5	2,5	2,0	2,5	1,5	2,0	~	1,5	1,5	1,5	~	
	бампер	передний	6,0	6,0	4,5	6,5	2,5	4,5	~	~	~	~	~	
		задний	3,5	3,5	2,0	3,8	2,0	2,0	~	~	~	~	~	
	стекло	ветровое	7,0...8,0	7,0...8,0	5,0...5,5	7,0...8,0	4,0	5,0	~	5,0	5,0	~	~	
заднее		3,5...4,0	3,5...4,0	2,5...3,0	3,5...4,0	2,0	2,5	~	2,5	2,5	~	~		
опускное		2,0	2,0	2,0	2,0	1,5	2,0	~	2,0	2,0	1,5	~		
Двигатель	распределительный вал		4,5	4,5	3,5	4,5	2,0	2,5	~	2,5	2,5	~	~	
	комплект: поршни, кольца, клапаны		7,5				—	7,5	7,5	—		7,5	7,5	
	бензонасос		3,0	3,0	2,5	3,0	1,5	2,0	~	2,0	2,0	2,0	1,5	
	ТНВД		6,0				6,0		6,0	—		6,0	6,0	
	комплект прокладок		1,0	1,0	0,8	1,0	~	0,8	~	~	0,8	0,8	0,7	
	карбюратор		2,5	2,5	2,0	3,0	~	2,0	~	2,0	2,0	~	2,0	
	привод ГРМ (цепь, ремень)		10,0	10,0	~	12,0	~	~	~	~	~	~	~	
	водяной насос		2,5	2,0	3,0	1,5	2,0	~	~	2,5	2,5	2,0	1,0	
	термостат		0,3				0,3		0,3			0,3	0,2	
	патрубки системы охлаждения		0,3				—	0,3	0,3	—		0,3	—	
	фильтр	масляный		0,12				0,12		0,12			0,12	0,12
		воздушный	0,35	0,35	0,25	0,35	0,22	0,25	~	0,35	0,35	0,3	0,2	
	глушитель ("резонатор")		2,0	2,2	1,5	2,5	1,5	1,5	~	~	~	~	~	
	ведомый диск сцепления		1,5	1,5	1,0	1,5	~	1,2	~	1,5	1,5	1,0	1,0	
	"корзина" сцепления		2,5	2,5	2,0	2,5	~	2,0	~	2,0	2,0	2,0	1,5	
коробка передач		3,0	3,0	2,0	3,0	~	~	~	~	~	~	~		
крестовина с подшипником		~	~	~	~	0,7	0,9	~	~	~	~	~		
полуось		4,0	4,5	2,5...3,0	5,0...5,5	~	~	~	~	~	~	~		
Подвески колес	телескопическая стойка	передняя	2,0...2,5		1,5...2,0	3,0...3,5	1,5...2,0		1,5...2,0	2,5...3,0	2,5...3,0	1,5...2,5	1,0...1,5	
		задняя	2,0...2,5		1,5...2,0	3,0...3,5	1,0...1,5		1,5...2,0	2,0...2,5	2,0...2,5	1,5...2,0	1,0	
	шаровая опора	1,0...1,5		0,8...1,0	1,5...2,0	~	~	~	~	~	~	~		
	пружина	передняя	1,0...1,5		1,0	1,5...2,0	0,6	0,8	~	~	~	~	~	
		задняя	1,0...1,5		1,0	1,5...2,0	0,5	0,9	~	~	~	~	~	
диск колеса		0,35...0,4		0,3	0,4	0,35	0,4	0,3	0,35	0,35	0,3	0,25		
камера		0,2...0,25				0,2...0,25		0,2...0,25						
Механизмы упр.	главный тормозной цилиндр		0,8...1,0	1,0	0,8	1,0...1,5	0,7	1,0	0,7	1,0	1,5	0,6	0,5	
	тормозные колодки	передние	0,8...1,0	1,0	0,6...0,7	1,0	0,7	0,8	0,7	1,0	1,0...1,2	0,7	0,6	
		задние	0,7...0,9	0,8	0,7	0,8...0,9	0,7		0,75	1,0	1,0	0,6	0,5	
Электрооборудование	генератор		4,5...5,0				3,0...3,5	4,0...4,5	3,0...3,5			3,0...3,5	2,0...2,5	
	стартер		3,0...3,5		2,0...3,0	3,0...4,0	2,0...2,5	3,0...3,5	2,5...3,0	3,0...3,5	3,0...3,5	2,0...2,5	1,5...2,0	
	распределитель		2,5...3,0		2,0...2,5	3,0...3,5	~	~	~	~	~	2,0...2,5	~	
	фара		4,5...5,0		3,0...3,5	4,5...5,0	2,0...2,5	2,5...3,0	2,0...2,5	2,0...2,5	2,5...3,0	2,0...2,5	2,0...2,5	
	задний фонарь		3,0...3,5		2,5...3,0	3,5...4,0	1,5...2,0	2,0...2,5	1,0...1,5	1,0...1,5	1,5...2,0	2,0...2,5	2,0...2,5	
	аккумулятор		1,0	1,0...1,5	0,8	1,0...1,5	1,0	1,5	1,0	1,5	1,5	1,0...1,2	1,0	
	ремень генератора		0,2		0,15	0,25	0,15	0,25	0,15	0,25	0,25	0,15	0,15	
	комплект свечей		0,3		0,3	~	~	0,3	0,3			0,3	0,3	
	катушка зажигания		0,4				0,4		0,4			0,4		
	крышка распределителя		0,25				0,25		0,25			0,25		
	"бегунок"		0,15				0,15		0,15			0,15		
Материалы	масло (импортное)	моторное	1 л — 0,12				1 л — 0,12		1 л — 0,12			1 л — 0,12		
		трансмиссионное	1 л — 0,12				1 л — 0,12		1 л — 0,12			1 л — 0,12		

~ означает отсутствие данных



# «ВЕТЕР СВИСТЕЛ У МЕНЯ В УШАХ...»

Одессит Генрих Анатольевич Намиот — владелиц редчайшей машины. Это один из самых первых мотоциклов, появившихся в России: он изготовлен мюнхенской фирмой «Хильдебрант и Вольфмюллер» в 1894 году и несет порядковый номер «14». Его из Германии привез в конце прошлого века одесский скрипичный мастер Петр Варфоломеевич Овчар. Любитель необычных механических новинок, он некоторое время ездил на этой удивительной машине, потом забросил. А в 1949 году он сказал Генриху, тогда еще мальчишке: «Возьми и наладь — ведь если отец узнает, что ты ездил на его «Харлее», пошнукуют как капусту». С тех пор старинный мотоцикл, сильно потраченный временем, не давал покоя Намиоту. Многие важные детали отсутствовали, а фотографий и чертежей не найти.

Что же это за машина?

Братья Генрих и Вильгельм Хильдебрант вместе с Алоизом Вольфмюллером и Гансом Гайзенхофом создали в 1894 году фирму «Хильдебрант и Вольфмюллер». Они первыми в мире запатентовали слово «Моторрад» (немецкий эквивалент термина «мотоцикл»). Компаньоны до октября 1895 года выпустили 930 мотоциклов. Небольшая партия была продана в Петербурге.

Сегодня в нашей стране лишь один «Хильдебрант и Вольфмюллер» — в частной коллекции Г. Намиота. Машины этой модели можно увидеть в мотоциклетных музеях в городах Пацов (Чехословакия), Неккарсульме и Аугустсбурге (ФРГ).

У мотоцикла такой труднопроизносимой марки довольно необычная конструкция. Два цилиндра четырехтактного двигателя расположены горизонтально, головками вперед. Шатуны действуют через кривошипы непосредственно на заднее колесо, которое служит и маховиком. Помогают ему две резиновые ленты, соединенные с шатунами и рамой. Сцепления и коробки передач нет. Пускали машину с ходу, и, когда двигатель начинал работать, водитель прыгал в седло. Охлаждение было водяным. Бензобак одновременно являлся карбюратором, в котором взбалтываемый при езде бензин испарялся. Электрического зажигания не было — горячая смесь воспламенялась от калильных трубок, ввернутых в головки цилиндров. Специальная горелка, что-



Одессит Намиот объясняет известному актеру Фараде, как непросто было запускать этот древний «Хильдебрант унд Вольфмюллер».

то вроде небольшой паяльной лампы, раскаливала их до нужной температуры.

Двигатель рабочим объемом 1490 см<sup>3</sup> развивал мощность 2,5 л. с. при 240 об/мин. Масса мотоцикла — 64 кг, наибольшая скорость — 40 км/ч.

А теперь вернемся в начало века и посмотрим, как воспринимался мотоцикл тогда, воспользовавшись воспоминаниями одного из пионеров автоспорта в нашей стране петербуржца Вадима Александровича Михайлова. На страницах журнала «Автомобиль» (1909, №№ 17, 18, 23) он рассказывал о своем опыте поездок на мотоцикле «Хильдебрант-Вольфмюллер». В мае 1898 года — первый выезд на «моторе», как тогда называли и автомобили и мотоциклы.

«Купил я его осенью за бесценок, и поэтому работы с ним было масса. Всю зиму я возился, а теперь наконец давно желанный момент... Вывожу мотор на дорогу и дрожащей рукой подношу к лампе спичку... Спичка (как и все спички на ветру) гаснет. Вторая, третья, а затем принимаюсь за

новую коробку. Лампа наконец зажигается, я берусь за руль, прохожу несколько шагов, затем бегу, все надеясь услышать спасительную вспышку. Но, нет ничего, ровно ничего не слышно. Тогда я решаюсь спросить у городского, можно ли ехать, втайне надеясь, что ездить тут воспрещается, и честь моя спасена. «Можно, барин, можно», — слышится в ответ, и городской с любопытством смотрит мне вслед — как я поеду. Но мотор, как аккумулятор немец, только видимому разрешению властей и ждал: его как-то вдруг дернуло, качнуло, он два рванулся, и только успел я крепче схватиться за руль и вскочить в седло, как уже ветер свистел у меня в ушах, а навстречу летели деревья, люди, взбесившиеся лошади и с остервенением лающие собаки...

Идет, ну и слава богу, а то опять возня, — решил я и только на ухабах старался не вылететь из седла. Промелькнули парк, станция Александровка, на рельсах я взлетел чуть не выше шлагбаума

(у мотоцикла передняя вилка велосипедного типа — ред.), и вот я в чистом поле на Волхонском шоссе, несусь бешеным ходом. До Стрельны, казалось, рукой подать. При таком ходе, — думал я, — двадцать верст — дело получаса, но на самом деле остановиться мне пришлось гораздо раньше... Случилось то, чего я смутно опасался... Поднялся ветер (да еще какой), и моя лампа пошла дурить. Ход стал медленнее, и... машина остановилась.

Так закончилась моя первая моторная поездка. Она — одно из моих лучших воспоминаний. Во-первых, я не был тогда избалован, во-вторых, я считал поездку крайне удачной: мотор шел, надо было только переделать лампу.

И вот я еду на вторую пробу моего мотора. Вывожу его и начинаю зажигать переделанную лампу. Наконец она горит, я в седле, и машина ровно и уверенно попрыгивает по шоссе... Мотор идет отлично. Теперь он уже не такой беспечный зверь, на котором я совершил свою первую поездку; нет, я могу им управлять, могу прибавить ходу, могу убавить. Он делает, что я хочу, а не я, что он. И так странно чувствовать в массе металла душу.

Чем больше развивался автомобилизм в Петербурге, тем чаще я призадумывался. Хотя лампа была переделана и действовала правильно, мой старенький «Вольфмюллер» бегал очень и очень неохотно. Для этого требовалось много условий: не слишком сильный ветер и притом по возможности не боковой, не слишком сырая погода, но в то же время и не пыльная дорога. Сырая погода губительно влияла на карбюратор, которого в сущности вовсе не было (прибор испарительного типа, у которого состав смеси не регулировался — ред.), при пыльной же дороге пыль всасывалась в цилиндры, что, к моему великому удивлению, отнюдь не способствовало притирке поршней.

Реформа была необходима. Как раз в это время подвернулся и покупатель... Несколько дней спустя, проезжая на извозчике мимо Марсова поля, я заметил своего покупателя с мотором. Из-под «Вольфмюллера» подымался столб пламени, покупатель суетился, а народ сбегался со всех сторон. Вероятно, уже слишком хорошо горела моя лампа... Я велел извозчику ехать скорее...»

Г. ПАЛАТКИН

НАШ ПРАКТИКУМ

# НА БУКСИРЕ

Каждый владелец автомобиля хотя бы раз оказывается в роли спасателя — буксировщика или, наоборот, спасаемого, причем хватающегося отнюдь не за хилую соломинку. Но не всегда поездка на буксире заканчивается к общему удовлетворению: из-за ошибочных, несогласованных действий напрасно теряется время, нередко страдает одна из машин, а то и обе. Бывает, достается и тем, кто оказался поблизости. Каких же ошибок надо избегать, чтобы этого не случилось, как правильно пользоваться буксиром, рассказывает обозреватель журнала Б. СИНЕЛЬНИКОВ, подслушавший характерные разговоры.

— Друг, заведи машину с буксира, полчаса кручу стартер, аж батарея села.  
— Буксир тебе не поможет.  
— Почему?

Двигатель не хочет пускаться — это, наверное, самая распространенная причина, вынуждающая просить «длинного зажигания», как называют в таких случаях буксир. Особенно в начале зимы, когда ухудшаются условия пуска, а руки так и не дошли до карбюратора, барахлившего еще осенью, до зажигания и батареи.

Опытные автомобилисты знают: если двигатель современного автомобиля не пустился после трех, максимум пяти попыток, — бесполезно пробовать еще и еще, ничего не меняя. В таких случаях действительно буксир не поможет — вы будете катать машину на веревке, но подача бензина не улучшится, и свечи чище не станут. Надо найти и устранить причину.

— Из-за этого мороза стартер едва работает, помогите буксиром.  
— А вы раньше зимой ездили?  
— Нет, а что?  
— Сегодня скользко, не стоит рисковать.  
— Кому: мне или вам?

В мороз загустевшее масло в моторе оказывает большое сопротивление вращению коленчатого вала и шестерен. Если ведущие колеса автомобиля, выполняющие при буксировке роль стартера, его не преодолевают, то будут скользить, вызывая занос машины.

Чтобы свести опасность к минимуму, нужен опыт вождения по скользкой дороге. Здесь важно правильно выбрать передачу. Обычно пользуются третьей. Включите ее до того, как машина тронется, поскольку при движении это вряд ли удастся: шестерни, вращающиеся в густом масле, с трудом входят в зацепление.

Двигаться начинайте с выжатой педалью сцепления. Когда автомобиль немного разгонится, плавно включите сцепление. Если машину при этом поведет в сторону, снова выключите сцепление

и выровняйте траекторию движения. И так несколько раз, пока машина не пойдет прямо. При неудаче переходите на четвертую передачу.

— Не мучайтесь, ручкой «жигули» не завести. Давайте возьму вас на буксир — пустим с хода.

— А я не знаю, как это делается.

Знать надо не так уж много.

**Первое.** Выполните те же подготовительные операции, что и при пуске стартером: закройте воздушную заслонку и несколько раз нажмите на педаль газа, чтобы впрыснуть бензин в диффузор карбюратора.

Если машина перед этим долго стояла, накачайте топливо в карбюратор вручную.

**Второе.** Включите вторую передачу, если сегодня не скользко, включите зажигание, выжмите педаль сцепления и дайте буксировщику сигнал, что можно трогаться.

**Третье,** и, наверное, самое главное при буксировке — держать трос постоянно натянутым, чтобы избежать неприятных рывков. Для этого притормаживайте, как только увидите, что он начинает провисать. Со своей стороны, первый должен стараться вести машину плавно, не меняя резко скорость.

**Четвертое.** Если двигатель долго не удастся пустить, причина часто в неподходящем составе смеси. Чтобы найти наилучший вариант, надо на ходу менять положение воздушной заслонки: от закрытого до полностью открытого. Когда она открыта, можно открыть и дроссельную заслонку (нажать на педаль газа), чтобы продуть цилиндры — очистить камеры сгорания и свечи от несгоревшего топлива. Затем медленно прикрывайте заслонку, обогащая смесь, а если двигатель не пустился — обогатите еще больше, резко нажав несколько раз на педаль газа. Бывает, что мотор иногда начинает работать при каких-то средних положениях воздушной и дроссельной заслонок, поэтому надо попробовать и такой вариант.

**Пятое.** Как только двигатель заработает, выжмите сцепление, переведите рычаг в нейтральное положение, воздушной заслонкой установите устойчивые обороты и дайте сигнал остановиться. Затем тормозите вместе с первым и не наезжайте на трос.

В случае неудачи выверните свечи для осмотра. Если они влажные, значит, топливо поступает нормально и не воспламеняется по вине системы зажигания. Если свечи сухие, в цилиндры не поступает топливная смесь. В любом случае придется искать и устранять причину. (Точно так же надо действовать и когда пускаете двигатель на морозе стартером).

— Спасибо, что остановились, все мимо проскакивают. Возьмите, пожалуйста, на буксир до первой деревни. Только вот троса у меня нет.

— У меня тоже.  
— Что же делать?  
— Соображай!

Это «соображай» обойдется водителю в копейчку, или он напрыгается на дороге с поднятой рукой. В наших условиях возить с собой буксирный трос так же обязательно, как домкрат и насос. В ожидании помощи трос надо привязать к ав-

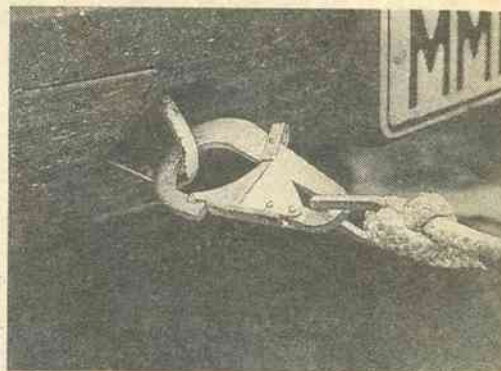


Рис. 1. Удобный карабин для шнура.

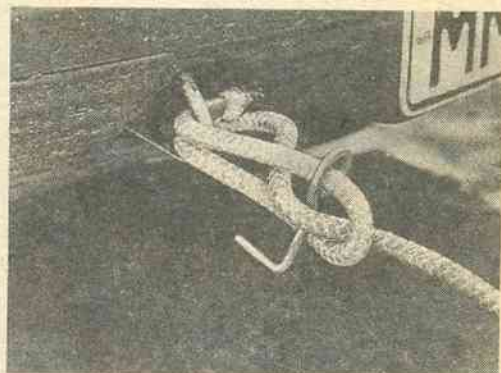


Рис. 2. Заделка конца шнура и закрепление его в проушине.

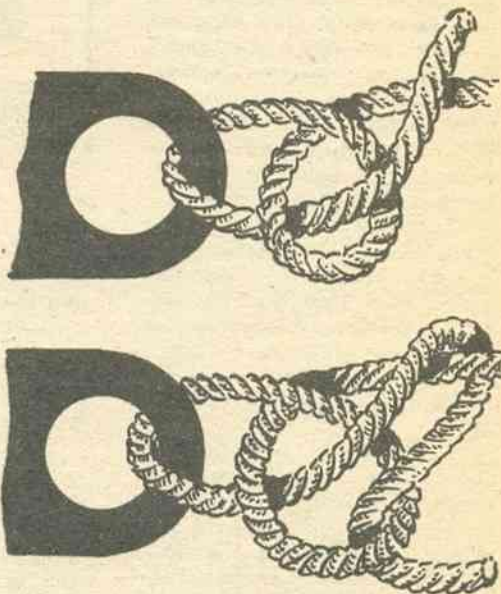


Рис. 3. Пример незатягивающегося узла для буксира.

томобилю, чтобы проезжающие водители видели, что вы во всеоружии. Поняв, что не придется тратить время на поиски и привязывание троса, они охотнее остановятся.

— Не режь веревку, чем длиннее буксир, тем спокойнее ехать. Да не привязывай тряпку — поста ГАИ близко нет.

Очень плохие советы. В городе, где многие водители стремятся побыстрее занять свободное место в другом ряду, а пешеходы — перейти улицу, длинный трос может их обмануть. Если к тому же он не очень заметен, беды не избежать. Не зря

Правила движения ограничивают его максимальную длину шестью метрами. Лимитирована и наименьшая длина гибкой сцепки (троса) — 4 метра, поскольку держать ее ближе трудно и опасно.

Сделать трос заметным должны хорошо различимые красно-белые флажки на нем, о которых тоже говорят Правила. И не инспектору ГАИ они нужны, а нам с вами.

Матерчатые флажки не очень практичны: быстро пачкаются и обрываются. Лучше вырезать их из пленки ярких цветов, красного и желтого, или тонкого пластика, из которого изготавливают папки для бумаг.

— Сделай еще пару узлов, а то вдруг развяжется.

По-хорошему, буксирный шнур, веревка, трос и т. п. должны иметь на концах петли, а еще лучше — металлические крюки типа «карабин» (фото 1), которые быстро и надежно фиксируются в проушинах или на крюках автомобилей. Закреплять петли лучше не узлом, а металлической втулкой, отрезком подходящей трубы, обжав их молотком. Для стопорения петель в проушинах не стоит использовать ключи, монтажки и другие случайные предметы, которые могут выпасть при ослаблении шнура; куда надежнее проволочный крючок, предварительно надетый на него (фото 2).

Чтобы конец шнура, сплетенного из синтетических волокон, не распускался, его лучше оплавить на огне. Привязывая буксирный шнур, на котором нет петель, делайте это не только надежно, но и с таким расчетом, чтобы узел можно было развязать, например, как показано на рисунке.

Нередко затянувшийся узел развязать не удается и тогда его приходится отрезать ножом, а то и отрубать топором.

— Хочу тебя порадовать: наконец достал стальной трос для буксира.

Радость, замечу, небольшая. Во-первых, трос слабо противостоит рывкам, которые тем чаще и сильнее, чем меньше сноровки у водителей. Исход нередко неожиданный — прочнейший, казалось, стальной трос, выдерживающий на разрыв несколько тонн, вдруг рвется при буксировке автомобиля весом всего около тонны. Во-вторых, такой трос не амортизирует, поэтому все рывки резко передаются машинам и водителям, не принося пользы ни тем, ни другим. Этих недостатков лишены шнуры и ленты из синтетических нитей. При рывках они сначала растягиваются, ослабляя их, а затем с уменьшением нагрузки сокращаются, помогая буксировщику. Кроме того, эти тросы не ржавеют и не гниют, компактно свертываются. В общем, имеют массу достоинств.

— Слушай, друг! Вытащи, в болото попал.

— Извини, не могу, сцепление уже слабенькое.

Не обвиняйте водителя в неотзывчивости. Чтобы вытащить застрявшую (тем более в болоте) машину, надо приложить большое усилие, а значит, мотор и трансмиссия буксировщика будут испытывать повышенные нагрузки.

Если сцепление, не справляясь с ними, станет пробуксовывать, то чрезмерно нагреются и подгорят фрикционные накладки на диске сцепления. Попытки выдернуть рывками, резко включая сцепление,

могут закончиться поломкой его деталей. В таких случаях помощь может оказать автомобиль с большим запасом тягового усилия — УАЗ или грузовик помощнее.

В заключение — не совет, а скорее напоминание. Строго выполняйте требования Правил дорожного движения, касающиеся буксировки, ведь все они продиктованы заботой о вашей безопасности.

— Что случилось, могу чем-нибудь помочь?

— Передачи не включаются.

— Цепляйте мой трос, довезу до ближайшей СТО.

## «КУРИЛКА» КЛУБА

«Больно солидный стал у вас «Клуб»: «Трибуна», «Лекторий», «Информация»... Вপুর мраморный зал открывать,— без ехидства заметил наш давний автор, взглянув однажды в редакцию.— А настоящий клуб автолюбителей, который есть на каждом предприятии,— он ведь где! В курилке! Тут, доложу я вам, и плюрализм мнений, и острота, и неожиданность суждений — такого наслушаешься! Я кое-что даже записывал — до того любопытно», — и протянул рукопись.

Мы прочли и подумали: почему бы, правда, не открыть в нашем клубе «курилку», где сами читатели могли высказаться хотя бы в перерыве между «лекциями», то бишь статьями специалистов.

Сегодня внимание курильщиков привлек вопрос

# О ПОЛЬЗЕ ВАКУУМНОГО РЕГУЛЯТОРА И ПРОГРЕССА ВООБЩЕ

Сначала, для знакомства, о том, что за люди собираются в нашем клубе. Для членства в нем иметь собственное авто не обязательно. Тут важнее круг интересов.

Величайшее открытие, относящееся еще к каменному веку, заключается в словах: «Все люди — разные». Состав клуба полностью это подтверждает. Тут и новички — с особым, только им свойственным сиянием глаз; они счастливы, вчера впервые подержавшись за руль, и не хотят даже слышать о бедах, которые ждут их впереди. Тут и люди, уже хлебнувшие горя, умудренные опытом. Эти миновали пору безоглядного оптимизма, поэтому от них не услышишь самоуверенного заявления: «Завтра поеду на рыбалку!» Скорей скажут, мучаясь сомнениями: «Завтра, если получится, попробую...»

А вот и настоящие знатоки-корифеи. У них мозолистые руки, вечно черные ногти, заостренные скулы и утомленный впечатлениями взгляд.

Новичок, если умный, выступает редко, больше слушает. Да и что он может пове-

дать? Конечно, ощущение послушной машины, особенно когда оно впервой, не забывается, но здесь в лучшем случае вызовет сочувственные улыбки. Самое же страшное для новичка — не разобравшись до конца в сути вопроса, выдвинуть аргумент: «Так написано в журнале!» У нас эти штучки не проходят — если взялся заново исследовать закон Ома, будь на высоте! И знатоки-корифеи порой демонстрируют такую эрудицию, что способны сразить академика.

Надо сказать, начальство знатоков не любит. Придя на работу утром, они сразу оказываются перегружены чужими проблемами — «жигулевскими», «москвичовскими» и прочими — хорошо, если к вечеру попадут на рабочие места. К тому же настоящий знаток за много лет упражнений так овладевает искусством морочить головы, что слушатели, в свою очередь, забывают о станках и приборах, производительность труда падает... Начальство тоже можно понять.

— Ну, о чем нынче сердца страдают? — мрачно басит один из корифеев.

— Да вот, насчет вакуумного регулятора толкуем,— улыбается другой, пыхнув дымком дешевой сигареты. (Смотрю — вот они, мозолистые руки, кайма под ногтями, усталый взгляд и т. д.)

— Нашли о чем! Я, если хотите, в свое время прочитал массу литературы. И сделал вывод: он нужен, полезен — но без него вполне можно обойтись!

— А вот журнал «За рулем» — он, знаешь, по-другому...

— Ну и что? У них там свои взгляды, у меня свои. Имею право! Кстати, вспомните, как ездили прежние «жигули», в семидесятых годах: что, плохо? А ведь не было на них этого регулятора!

— А движение вперед, прогресс?

— Ну, тут есть о чем поразмыслить, мужики. Помнится, еще году в семидесят четвертом был у меня случай... Это когда пресловутый подшипник «трамблера» кончился.

— Как ты узнал?

— Насчет подшипника? Врать не стану — изрядно помучился. Вижу, мотор работает день ото дня хуже, особенно на холостом ходу: дергается, обороты гуляют... Пробовал регулировать — без толку: на оборотах ниже тысячи он буквально отказывался работать.

В общем, самомяние сильно пошатнулось. Происходило что-то, что было выше моей... пардон, квалификации! Чего только не перепробовал: свечи менял, конденсатор, катушку — никакого эффекта. Решил, что виноват карбюратор (должен же быть «кто-то» виноват!) — и давай его разбирать, чистить... Сколько раз это проделал, уж и не помню. Одна польза: с тех пор я его мало-мальски знаю. Но вот эффекта опять никакого.

Совесничков хватало. Один: «Проверь компрессию», другой: «Посмотри зазоры в клапанах», третий еще что-нибудь. В общем, еще немного — и мотор бы разбросали!

А «виновника» обнаружил — честно! — совершенно случайно. Проверил зазор в прерывателе — и нащупал люфт. Основание прерывателя болтается, зазор нестабильный — естественно, мотор отказывается нормально работать.

Ну, братцы, уж я обрадовался! Запасной подшипник есть, сейчас замену — и дело с концом.

— Ну и как, заменил?

— Держи карман шире! Оказалось, что прерыватели выпускают с разными

подшипниками: один больше, другой меньше — вот ведь чертовщина! Запасной подшипник в мой «трамблер» никак не помещался (подшипник увеличенной размерности ввели взамен меньшего; параллельно их не устанавливали — ред.). Что же делать?

— Действительно, ситуация...

— Рассуждаю: можно сделать опору без подшипника — но тогда вакуумный регулятор придется исключить. Ладно, думаю, — не зря наш безвременно уволившийся друг Коля говорил: «Все, что вам добавили на машине по сравнению с первой моделью, — для головной боли!» Ездил же старые «жигули» без вакуумника?

Шланг отсоединить и заглушить штуцера — дело нехитрое. А вот как придать основанию прерывателя жесткость? Ясно: вместо подшипника поставить втулку по размеру. Но в квартире токарного станка нету — жена бы не потерпела. А ждать до завтра, пока токарь выточит, сам не утерплю...

И придумал я, братцы, как втулку сделать. Хорошенько отмыл подшипник, чтоб не осталось в нем смазки, и заполнил его югославской шпателькой. Ну, вы знаете, она через десять минут уже твердая — втулка готова. Собрал, отрегулировал.

— И как мотор после этого?

— Вот тут, мужики, самое интересное. Поразились, как четко, ритмично он стал работать даже на самых малых оборотах: ни малейших рывков. Вот что такое стабильный зазор! Ей-богу, даже новый мотор с вакуумным регулятором так не работал!

— Извини, забыл: у тебя какой мотор?

— Обыкновенная «трешка», я его немного «разжал» — деформировал под «семьдесят шестой» бензин. И, честно, очень доволен: совершенно не ощущаю потери мощности. А я не люблю вялых машин, — да и кто их любит, особенно в часы пик. Убежден, такая машина опасней в потоке. Впрочем, идиотов на мощных машинах в наши дни тоже хоть отбавляй!

— Братцы, мы отвлеклись; вернемся к нашим баранам! Расскажи лучше, как ты деформировал свой мотор?

— У нескольких приятелей, да и у меня тоже, накопился кое-какой опыт по этой части. Дело в том, что уже не первый год витает легенда: для работы «жигулей» на А-76 степень сжатия якобы надо снижать с 8,5 до 7. И мудрят, между головкой и блоком кладут толстые «бутерброды» из прокладок. Ясное дело, теряют немалую часть мощности, чаще имеют неприятности, когда из-за плохого уплотнения вода оказывается в масле или наоборот. Мы ставим между головкой и блоком две стандартные прокладки вместо одной — и все! Этого вполне достаточно. Мотор отлично работает на «семьдесят шестом», причем почти без потери мощности.

— Но я читал, что это все-таки плохо: хуже отводится тепло от камеры сгорания. Вот и в журнале...

— С наукой я не спорю — в таких спорах всегда кого-то съедают. Человек с интегралом наперевес страшен в гневе! А ездить буду, как и все мои друзья. Если посчитать, у нас вместе «налет», как говорят в авиации, миллионы километров. И ни у кого ничего не случилось. В общем, мужики, — воодушевился корифей, — я убежден, что с учетом наших условий Коля был прав: многое на машинах вызывает у владельцев головную боль. Ведь в теории работу всяких там регуляторов попросту идеализируют. А часто вы читали статьи с разбором возможных дефектов, их по-

следствий? То-то же! Любой прибор от них не застрахован, нам ли этого не знать! Сами, можно сказать, делаем.

Вот на заводе кто-то в твой будущий распределитель всунул подшипник. Это наш человек, — значит, не известно, каким молотком он воспользовался. Да и сам подшипник — тоже наш, и смазка в нем, если она там вообще есть! И защищен от пыли подшипник по-нашему — иными словами никак. И работает в условиях таких вибраций, какие всяким там «Волво» попросту не знакомы. Так что чудес ждать нечего: подшипник долго не продержится.

— А теперь скажи: ты это сразу заметишь? Вряд ли — будешь ездить и ездить, привыкая к тому, что машина работает все хуже, бензина жрет все больше... Если бы кто-нибудь подсчитал, наверняка затраты на зря сожженный бензин во много раз больше первоначальной экономии, достигнутой при помощи регулятора! Что, я не прав?

Эмоциональный монолог подействовал на слушателей: последние слова встретили молчанием. Паузу прервал другой знаток:

— Вопрос, конечно, интересный! А что, к примеру, будет с токсичностью? Не-ет, я на своей машине «вакуумник» глушить погожу. Кстати, самолеты, которые мы делаем, тоже ведь «по науке» летают, — веско подытожил он и направился к выходу из курилки. За ним потянулись остальные. Перекур закончился.

Записал  
Э. КОНОП

## На конкурс «Ищем авторов»

# ЗАЩИТИТЕ ПОКА НОВАЯ

Человек, купивший новую машину, обычно задается двумя вопросами: как лучше предохранить кузов от коррозии и как защитить машину от похитителей. Особенно волнуют эти вопросы тех, кто приобрел первый в своей жизни автомобиль. Конечно, им хочется знать, какие приемы и средства используют опытные автомобилисты. Именно новичкам адресованы советы нашего читателя из Москвы В. КОНДРАТЮКА, водителя с 20-летним стажем.

Автомобиль эксплуатирую круглый год, гаража нет, средний пробег за год — 30 тысяч километров. Имею достаточный опыт эксплуатации ВАЗ-2106 и его модификаций, сейчас езжу на ВАЗ-21063, выпущенном в 1989 году.

На примере автомобиля ВАЗ-2106 попробую рассказать, что необходимо сделать в первые дни его эксплуатации для продления жизни машины, охраны ее от злоумышленников, увеличения моторесурса и так далее.

Итак, вы приобрели исправный автомобиль, прошедший предпродажную подготовку. Не стоит пускаться в путь, пока не проведена антикоррозионная обработка кузова, не установлены противоугонная

сигнализация и специальные болты на колесах. Остановлюсь на каждом из этих пунктов.

О домашних способах антикоррозионной обработки говорилось достаточно много, поэтому рассуждать на эту тему не буду, тем более, что считаю: впервые антикоррозионную обработку автомобиля надо по возможности делать на станции обслуживания, дома придется только довести ее до конца. Для этого понадобятся старый шприц на 50—100 «кубиков», тонкая кисть, плоская деревянная палочка размером 200×10×50 мм, заточенная с одного конца наподобие отвертки, и препарат «Мовиль» («Мовиль-2»). Так как заводская мастика, заложенная в сварные швы передних и задних крыльев, трескается на первом же году эксплуатации, швы и щели между молдингами и кузовом необходимо залить «Мовилем» при помощи шприца. Таким же образом обрабатывают оконные проемы дверей в тех местах, где на них надеваются резиновые уплотнители стекол. Далее шприцем или тонкой кисточкой покрывают «Мовилем» дождевые желобы крыши. Через две недели обработку нужно повторить.

У автомобилем ВАЗ после первого же года интенсивной эксплуатации, как правило, вследствие вибрации кузова стирается лакокрасочное покрытие под уплотнителем ветрового и заднего стекол. На месте потерь возникают очаги коррозии. Избежать этой неприятности можно, залив «Мовиль» между кузовом и уплотнителем. Для этого деревянной палочкой осторожно оттягиваем край уплотнителя и при помощи кисточки вносим «Мовиль» в образовавшуюся щель. После этого не забудьте спичкой прочистить дренажные отверстия в нижних углах уплотнителя ветрового стекла. При необходимости обработку повторяют. Сигналом для этого служит сильное высыхание «Мовиля» или появление в нем трещин.

Переходим к защите ниш колес. Конечно, лучший вариант — подкрылки. Коперативы освоили выпуск пластиковых подкрылков для ниш передних и задних колес. Вещь очень полезная, но способ крепления на винтах-саморезах оставляет желать лучшего. В местах, где саморез ввернут в кромку крыла, образуются очаги коррозии. Влага по винту просачивается в незащищенное отверстие, и через год-полтора в местах крепления зияют равные дыры. Предотвратить это можно разными способами. Я поступаю так: в кромках крыльев просверливаю отверстия диаметром 6 мм. Обработываю их антикоррозионной мастикой, вставляю в них пластмассовые заглушки от крепления заднего номера, а уж туда завинчиваю саморез. После этого все покрываю мастикой. В последнее время стал использовать латунные втулки, завинчивающиеся в крыло (рис. 1), а уже в них — винты крепления подкрылков. Конечно, антикоррозионная обработка в этом случае также необходима. Вообще перед установкой пластиковых подкрылков советую намазать их наружную поверхность антикоррозионной мастикой и вставлять защиту в арки колес до ее высыхания. Это дает дополнительную прочность, да и подкрылки будут лучше держаться. Металлические подкрылки тоже стоит обработать мастикой, но устанавливать их после высыхания.

Следующий важный момент — защита моторного отсека и багажника. В моторном отсеке кисточкой тщательно промазываем все сварные швы кузова, капота, передних крыльев. Помимо этого, реко-

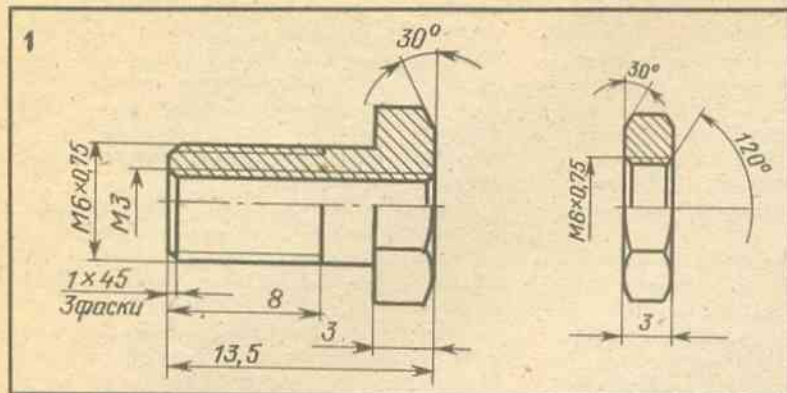
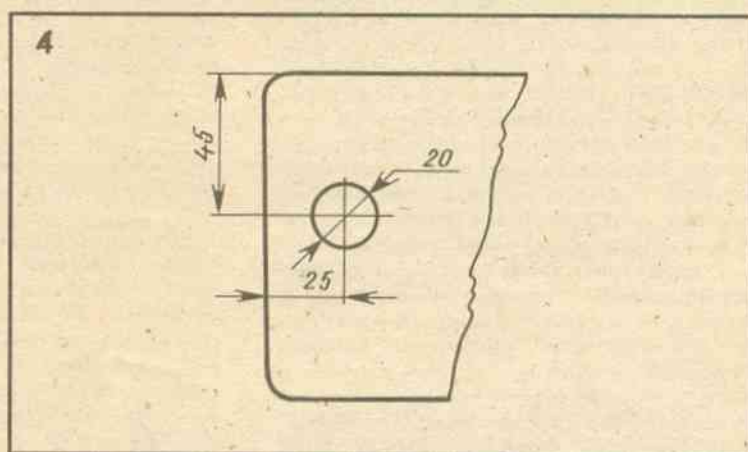
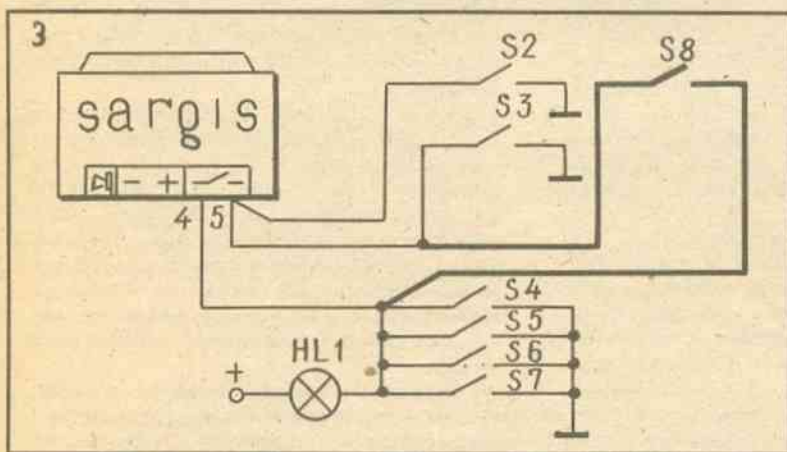
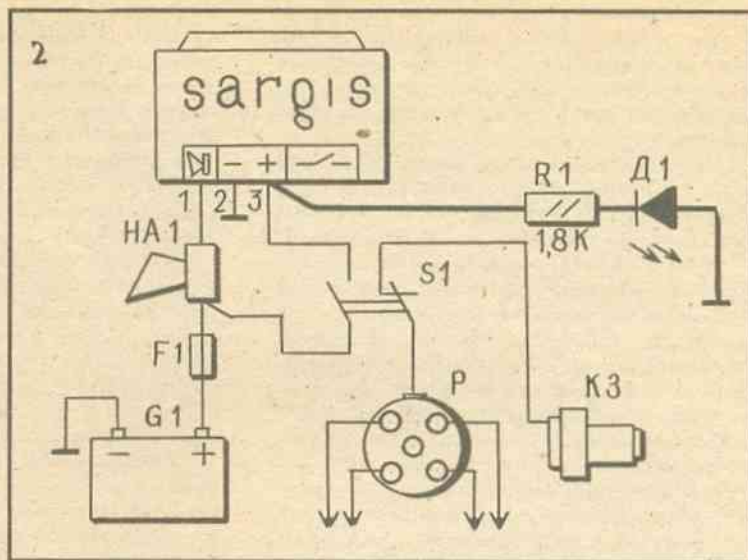


Рис. 1. Втулка с гайкой для винтов крепления подкрылков.

Рис. 2—3. Изменения в схеме включения охранной сигнализации.

Рис. 4. Отверстие для замка в крышке люка заливной горловины.



мендую покрыть «Мовилем» корпуса всех реле, кронштейны, тормозные трубки, детали, имеющие гальваническое покрытие. Мастикой любого типа (я использую «Битукас») промазываем водоотводные каналы вдоль передних крыльев и верхнюю панель над радиатором. Не забудьте после высыхания мастики деревянной палочкой аккуратно очистить сливные отверстия в концах передних крыльев. Затем полностью обрабатываем площадку аккумулятора и полости брызговиков под фарами. Во избежание попадания грязи и воды в раструсы сигналов разворачиваем их на 90 градусов: левый — по часовой стрелке, правый — против часовой стрелки. Тем самым сохраняются мембраны и увеличивается срок службы сигналов. На этом обработку моторного отсека можно считать законченной.

Перед обработкой багажника вынимаем запасное колесо, снимаем пластиковую обивку и коврик. Далее отворачиваем крепление бензобака, не отсоединяя бензопровод и датчик уровня. После этого приступаем к делу. Покрываем мастикой ниши под запасным колесом и баком. Причем снимать бензобак необязательно, достаточно наклонить его влево. Рекомендую не ставить обратно детали обивки багажника. Объясню, почему пришел к такому выводу. Во-первых, детали быстро ломаются, пачкаются, что придает неряшливый вид машине. Во-вторых, саморезы, крепящие ее, ввинчены прямо в пол. Через 6—7 месяцев эксплуатации в местах крепления образуются очаги коррозии. Отверстия от винтов можно заделать мастикой или пластиликом. Пол багажника при помощи кисти следует покрыть «Мовилем». На пол багажника вместо коврика положил резиновый поддон. Приобрести

его можно в автомобильном магазине. Запасное колесо закрываю старыми ковриками или куском паласа.

Если ваш автомобиль прошел антикоррозионную обработку на СТО, его днище в дополнительной защите не нуждается. А вот внутреннюю поверхность бамперов обработать необходимо. Хотя это можно сделать, не снимая бамперов, все-таки лучше их демонтировать.

Перед тем, как обрабатывать кузов внутри, определите места протечек. Бывает, что во время сильного дождя, а также при мойке автомобиля в салон и багажник попадает вода, как правило, через уплотнители стекол. Дефект устраняют, заделывая места протечек мастикой. После этого снимаем накладные пороги в нижних проемах дверей и отгибаем в сторону ковровое покрытие пола. Внутренние боковины порогов покрываем «Мовилем» и после его высыхания устанавливаем накладку порога на место.

Некоторые автолюбители, отдавая дань моде, не ставят на «шестерках» колпаки колес. На мой взгляд, это неправильно: колпаки не только придают завершенность отделке автомобиля, но и отлично защищают резьбовые соединения ступиц. Для предотвращения коррозии колпаков от действия конденсата и абразива тормозных колодок рекомендую покрыть их внутренней поверхностью «Мовилем».

Несколько слов об особенностях эксплуатации кузова в первые месяцы после покупки автомобиля. В зимнее время старайтесь как можно меньше мыть его. Если же водных процедур не избежать, то обязательно просушите машину. Иначе вода, попадая в микротрещины и сколы покрытия, при замерзании расширяется и вызывает коррозию в этих местах. После

мойки независимо от времени года необходимо продуть насосом замки дверей и багажника для удаления влаги. Смазывать замки можно смазкой ВТВ-1 или тормозной жидкостью. Я предпочитаю зимой обходиться без мойки водой, пользуясь «Быстромоющим средством с силиконом».

Со временем на лакокрасочном покрытии появляются сколы, царапины и тому подобные дефекты. Эти мелкие повреждения обнаруживают обычно во время мойки. Старайтесь исправлять их сразу. Для этого держите в машине небольшой пузырек с краской и кисточку. Перед ремонтом очистите поврежденное место от грязи, протрите его смоченной в бензине тряпкой, после чего тонкой кистью нанесите слой краски. Для ремонта мелких повреждений вам на 2—3 года хватит аптечного пузырька краски (15—20 граммов). Сам я краску и кисточку вожу в машине постоянно и никогда не допускаю, чтобы поврежденное место покрылось ржавчиной.

Антикоррозионная защита необходима и двигателю. Делаю это просто: раз в две недели протираю блок и детали двигателя (крышку распределительного вала, кожух вентилятора, поддон и др.) ветошью, обильно смоченной в моторном масле. Затем насухо вытираю двигатель чистой тряпкой.

Перед первым выездом убедитесь в герметичности системы охлаждения. Для этого при холодном двигателе на ощупь проверьте места соединений резиновых шлангов с металлическими патрубками двигателя, радиатора, термостата. Если на пальцах остались следы тосола, то подтяните хомуты крепления резиновых шлангов в местах течи. Бывает и так, что

хомуты затянуты, а течь все-таки есть. В этом случае места соединений смазывают «Мовилем» при горячем двигателе и оставляют на ночь для просушки. На следующий день течь, как правило, прекращается.

Поставив автомобиль на эстакаду или яму, начинаем работы снизу. Прежде всего необходимо установить защиту картера. Сделать это самому несложно. Нужно только обратить внимание на два момента. Во-первых, тщательно смазать густой смазкой (литолом, солидолом и тому подобным) резьбу болтов М8, которыми крепится защита. Во-вторых, под заднюю часть защиты в местах отверстий под болты, между балкой моста и защитой надо подложить гайки М10 или М12. После этого можно затягивать болты. Гайки увеличивают расстояние между поддоном двигателя и защитой, поэтому даже если туда попадают мелкие камни или грунт, вибрация двигателя не передается защите. Вместо гаек можно использовать отрезки трубы диаметром 8,5—12 мм и высотой 10—12 мм. Затем густой смазкой типа «Литол-24» смажьте все резьбовые соединения снизу кузова. Особое внимание обратите на регулировочные шпильки рабочего цилиндра сцепления и ручного тормоза. Нелишне смазать трос ручного тормоза, сняв резиновые уплотнители на концах оболочки и набив их смазкой.

В свое время «жигули» славилась доброкачественной сборкой. Теперь, к сожалению, она намного ухудшилась, и возникла необходимость проверять затяжку резьбовых соединений ходовой части. Эту операцию, называемую «протяжкой», лучше выполнить после пробега 500—600 километров, если, конечно, при пробной поездке вы не услышали никакого постороннего стука и не увидели отвинченных деталей.

Пока машина на эстакаде, тщательно осмотрите тоннель, в котором расположен карданный вал. Нередко болты передних ремней безопасности сильно выступают внутрь тоннеля и при большой загрузке автомобиля задевают за карданный вал, вызывая неприятный скрежет. Чтобы этого избежать, болты нужно укоротить.

Следующий важный этап подготовки автомобиля к эксплуатации — защита от злоумышленников. Рекомендую использовать достаточно надежную систему «Саргис-2М», у которой я доработал схему включения. Прежде всего в нижнем углу ветрового стекла установил светодиод АЛ-307Б и присоединил его параллельно тумблеру включения сигнализации (рис. 2). Вместо этого диода можно установить любой однотипный. Теперь в темное время суток сразу видно, что в машине сигнализация, и не всякий злоумышленник к ней подойдет. У системы «Саргис», как и у многих других, две цепи срабатывания. Первая включает без задержки и защищает капот и багажник. Вторая срабатывает с задержкой и защищает двери. Это нужно, чтобы владелец успел отключить сигнализацию после того, как будут открыты двери. Надежность охраны существенно возрастет, если ее немного доработать. Необходимо установить еще один тумблер в где-нибудь снаружи автомобиля. Включая его, вы замкнете входы сигнального устройства (рис. 3), и сигнализация сработает без задержки. Я установил такой тумблер в отсеке заливной горловины бака.

Хочу обратить ваше внимание на защиту стекол. Устанавливаемые на них датчики

сигнального устройства срабатывают, когда стекло практически вынуто. Поэтому рекомендую применить механическую защиту. Набор для этого можно приобрести в любом автомагазине. Хорош он тем, что злоумышленник сразу видит: стекла закреплены надежно. Замки для стекол дверей и форточек считаю ненужными: украсть эти стекла невозможно, а разбить очень легко.

Теперь поговорим о защите бензобака, точнее, его горловины. В продаже есть пробки с замками. Я же рекомендую запереть лючок заливной горловины. Для этого годится замок от почтового ящика, он подходит безо всяких переделок. Необходимо только проделать в люке отверстие диаметром 20 мм (рис. 4).

**Декоративные детали кузова** (обрамление фар, вентиляционные решетки кузова, пластмассовые боковины бампера) тоже неплохо обезопасить от злоумышленников. Обрамление фар — «очки» — защищаем так. Кусок стальной проволоки диаметром 2,5—3 мм и длиной 600 мм сгибаем по центру и свободные концы пропускаем в моторный отсек, охватив среднюю часть «очков». В моторном отсеке пропускаем между концами проволоки кронштейн звукового сигнала, а затем концы закручиваем. Это самый простой способ.

С вентиляционными решетками несколько сложнее. Сняв их, в месте заднего крепежного пистона просверливаем отверстие М6×1. Затем снимаем облицовку задних стоек салона и, установив решетку на место, в просверленное отверстие вставляем винт или болт М6×50 с гайкой со стороны кузова. После этого облицовку задних стоек ставим на место. Для защиты пластмассовых боковин бампера достаточно добавить еще по одной гайке М6 и законтрить имеющиеся гайки.

Теперь можете считать, что ваш автомобиль подготовлен к эксплуатации. Большая часть советов относится и к другим моделям «жигулей».

## НАШ ПРАКТИКУМ

# АККУМУЛЯТОР НЕ ПОДВЕДЕТ

В автомобиле это один из тех приборов, долговечность и готовность к работе которых зависят в основном от внимательного отношения к ним владельца. К сожалению, нередко его обслуживанием пренебрегают, спохватываясь, когда едва проворачивается стартер. Особенно неприятно обнаружить немощь батареи на пороге зимы. Этого не произойдет, если вы станете ухаживать за ней так, как читатель из Волгограда А. ТУМАШОВ. Речь в его заметках, конечно, об аккумуляторах старого типа, которых в эксплуатации достаточно.

Началось с того, что несколько лет назад купил новый аккумулятор, который через неделю отказал. Обменять на другой не удалось, пришлось ремонтировать своими руками.

Определить неисправную банку было несложно, а все остальное делал, исходя

из рекомендаций разных авторов. Проанализировав их советы, составил для себя таблицы правил по эксплуатации и ремонту аккумуляторов, которые повесил над верстаком в гараже. Думаю, они будут полезны многим автолюбителям, имеющим обычные (не малообслуживаемые) аккумуляторы.

Табл. 1 поможет приготовить необходимое количество электролита требуемой плотности. Следует исходить из того, что объем одной банки аккумуляторов 6СТ-55 и 6СТ-60 — 633 см<sup>3</sup>, а 6СТ-45 — 500 см<sup>3</sup>.

При составлении электролита надеваю клеенчатый фартук, очки и, соблюдая меры предосторожности, вливаю кислоту в воду тоненькой струйкой (а не воду в кислоту!); при этом постоянно помешиваю раствор стеклянной палочкой. Полагаю, все автолюбители знают о необходимости остудить электролит после приготовления. В качестве емкости для приготовления электролита использую корпус старого аккумулятора без переборок. Воду и кислоту отмеряю пластмассовой кружкой на 1 литр с делениями, купленной в хозяйственном магазине.

Левая часть табл. 1 (кислота плотностью 1,83 г/см<sup>3</sup>) составлена по рекомендации доцента Ташкентского автомобильно-дорожного института А. Хмелевского, он, в отличие от других авторов, учел усадку электролита. Правая часть табл. 1 составлена без учета усадки. Электролит, составленный при помощи правой части таблицы, можно довести до нужной кондиции, воспользовавшись формулой, приведенной ниже.

В табл. 2 содержатся поправки к показаниям прибора в зависимости от температуры электролита при зарядке или хранении батареи. Хранить ее при температуре ниже —30 °С не рекомендую, поскольку появляются трещины в мастике.

Во многих источниках цифры даны только для температуры +15 °С, хотя на большей части территории страны в летний период она выше. Бросается в глаза, что в таблицах из разных источников повышение или понижение плотности электролита на 0,01 г/см<sup>3</sup> приводится через каждые 15°. Поэтому я указал интервалы температуры. Следовательно, каждому автолюбителю, обслуживающему свой аккумулятор, нужно купить термометр: он поможет избежать перезарядки. Например, если денсиметр или плотномер показывает плотность 1,25 при температуре +40°, то при остывании электролита до +15° его плотность будет 1,27. Большинство же автолюбителей не пользуются термометром и потому поправку не учитывают. А это ведет к сокращению срока службы аккумулятора.

Табл. 3 позволит определить степень заряженности батареи. Если необходимо зарядить (подзарядить) аккумуляторную батарею, использую ток постоянной силы — 5 А. Как утверждают В. В. Литвиненко и А. П. Сироткин в книге «Эксплуатация электрооборудования легковых автомобилей» (М., ДОСААФ, 1986), этот способ лучше обеспечивает глубину и полноту заряда, хотя требует продолжительного времени и контроля за процессом. Зарядка же при постоянном напряжении позволяет поддерживать батарею в рабочем состоянии, но не дает полного заряда. (Таким способом она подзарядается на машине.)

Зарядку прекращаю, если плотность электролита не меняется в течение двух часов при обильном газыделении. Когда во время зарядки температура элект-

ролита в банках становится выше +45 °С, прерываю процесс до тех пор, пока электролит не остынет до +30 °С. Если подзаряжаю батарею в подвале гаража, где температура даже летом не поднимается выше +15°, то делать перерыв практически не приходится. Примерно за полчаса до конца зарядки корректирую плотность электролита. Для этой цели я пользуюсь табл. 4.

Исходя из климатических условий Волгограда, добавляю электролит плотностью 1,27. При пониженной плотности в одной из банок (допустим 1,25), отбираю 84 см<sup>3</sup> и доливаю столько же электролита большей плотности. При повышенной плотности (1,30) объем заменяемого электролита восполняю дистиллированной водой. Измеряю объемы при помощи градуированной мензурки.

Правила проверки батареи, изложенные в разных источниках, я обобщил и выполняю их так. Отключаю батарею выключателем «массы». Слежу за чистотой и защищенностью соединений выводов (штырей) батарей с клеммами проводов. Для этого зачищаю штыри металлической щеткой и надеваю на них войлочные шайбы толщиной 4—5 мм, пропитанные машинным маслом или раствором кальцинированной соды. Клеммы плотно прижимаю к шайбам и наношу на их поверхность защитную смазку ЦИАТИМ-201.

Примерно раз в 10 дней проверяю, не

происходит ли саморазряд. Если нужно нейтрализовать кислоту на поверхности аккумулятора, пользуюсь 10 %-ным раствором соды.

Контролирую уровень электролита раз в неделю.

Проверяю плотность электролита: летом — раз в месяц, зимой — раз в полмесяца. Если она ниже требуемой более чем на 0,02 г/см<sup>3</sup> зимой и 0,04 г/см<sup>3</sup> летом, батарею подзаряжаю. Если плотность в разных банках различается более чем на 0,01 г/см<sup>3</sup>, провожу уравнильный заряд с корректировкой плотности. После долива в аккумулятор дистиллированной воды измеряю плотность электролита спустя 1,5—2 часа. Выполнять эти работы помогает табл. 5. Разумеется, абсолютно точно следовать ей невозможно, хотя бы потому, что не каждый день бываешь в гараже.

Если цвет электролита стал светло-коричневым или красным, отыскиваю неисправность в аккумуляторе, а дальше поступаю в соответствии с рекомендациями, содержащимися в подборке материалов из журналов и брошюр.

Таким образом мне удаётся поддерживать аккумулятор в исправном состоянии значительно дольше срока, указанного в инструкции. Мы с соседями по гаражу заметили, что присадка ИРЕАН также способствует продлению жизни аккумулятора.

Для перечисленных работ храню в отдельном ящичке из винипласта денсиметр, термометр, мензурку с делениями на 200 см<sup>3</sup>, две резиновые груши: одну для проверки уровня электролита — с пропилом 12 мм на конце пластмассового наконечника; другую, с целым наконечником — для отбора электролита при корректировке плотности; стеклянную палочку и воронку.

## Литература

Болотовский В. И., Вайсгант З. И. Эксплуатация, обслуживание и ремонт свинцовых аккумуляторов. Л., Энергоатомиздат, 1988.

Дасоян М. А. и др. Эксплуатация и ремонт стартерных аккумуляторных батарей. М., Транспорт, 1977.

Дасоян М. А. и др. Стартерные аккумуляторные батареи. М., Транспорт, 1991.

Суетин В. Долголетие от заботы. ЗР, 1985, №№ 1—4.

Тютрюмов О., Черников П., Курзуков Н. Как заряжать батарею. ЗР, 1987, № 11.

Таблица 1

Требуемая плотность электролита (при +15°С), г/см <sup>3</sup>	Объем воды и серной кислоты плотностью 1,83 г/см <sup>3</sup> , л (+15°С)		Объем воды и электролита плотностью 1,4 г/см <sup>3</sup> , л (+15°С)	
	воды	кислоты	воды	электролита
1,23	0,850	0,208	0,467	0,542
1,25	0,833	0,228	0,418	0,596
1,27	0,816	0,248	0,364	0,647
1,29	0,799	0,268	0,313	0,698
1,31	0,782	0,289	0,256	0,758
1,40	0,698	0,384	—	—

Таблица 2

Температура электролита, °С	Поправка к показанию прибора, г/см <sup>3</sup>
45 — 59	+0,03
30 — 44	+0,02
15 — 29	+0,01
0 — 15	—0,01
0 — 14	—0,02
15 — 29	—0,03

Таблица 3

Состояние батареи	Климатические зоны со средней температурой в январе, °С			
	от — 50 до — 30	от — 30 до — 15	от — 15 до — 4	от — 4 до + 10
Заливаемый электролит	1,29	1,27	1,25	1,23
Заряжена полностью	1,31	1,29	1,27	1,25
Разряжена на 25%	1,27	1,25	1,23	1,21
Разряжена на 50%	1,23	1,21	1,19	1,17
Разряжена на 75%	1,19	1,17	1,15	1,13
Разряжена полностью	1,15	1,13	1,11	1,09

Таблица 4

Плотность электролита после зарядки, г/см <sup>3</sup>	Объем заменяемого электролита, см <sup>3</sup>	
	6СТ-55	6СТ-45
1,23	149	118
1,24	119	94
1,25	84	67
1,26	45	36
1,27	—	—
1,28	23	18
1,29	44	34
1,30	63	50
1,31	82	65

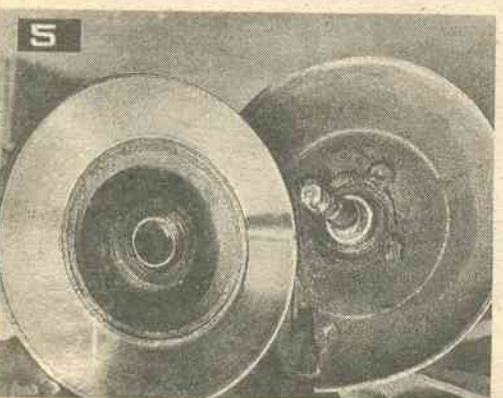
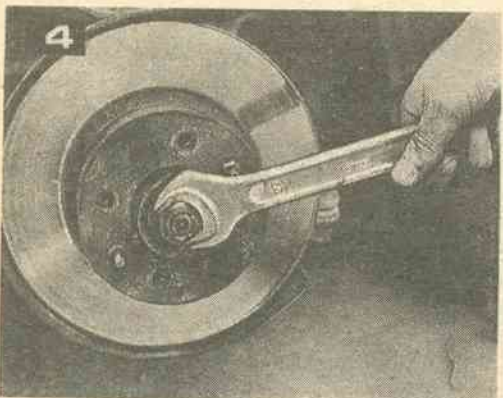
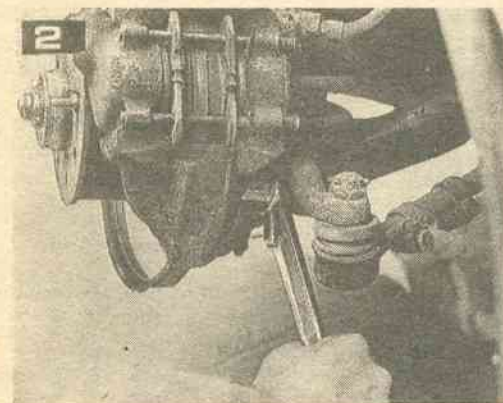
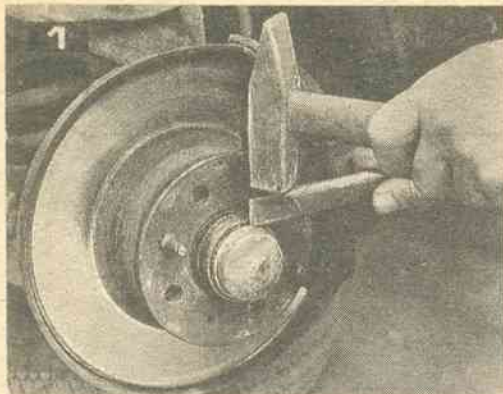
### Примечания.

Плотность электролита указана для температуры +15°С. Учет поправки обязателен. Уменьшение плотности на 0,01 г/см<sup>3</sup> говорит о разряде батареи примерно на 6%.

Таблица 5

Проверяемый параметр	Числа месяца																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
Саморазряд																														
Уровень электролита < 30°С																														
> 30°С																														
Плотность лето																														
зима																														

# ЗАМЕНЯЕМ ПОДШИПНИКИ В КОЛЕСЕ «ЖИГУЛЕЙ»



Обычно эту работу выполняют при износе подшипников, когда появляется шум и стук при движении автомобиля в такт вращению колеса. Чтобы уточнить диагноз, вывешиваем колесо и вращаем его вперед и назад. Если подшипники — внутренний (6-7805У) или наружный (6-7804У) повреждены (ролики потеряли форму, на дорожках колес появились лунки или трещины), будут слышны щелчки или хруст. Если ощутим большой люфт колеса, с устранением которого звуки не пропадают, — и в этом случае подшипники нуждаются в замене.

Снимаем колесо, подставив под автомобиль опору. При помощи зубила, крепкой отвертки и т. п. выбиваем колпак из ступицы (фото 1). С внутренней стороны суппорта разгибаем лепестки стопорной пластины и отворачиваем нижний (фото 2) и верхний болты его крепления. Снимаем суппорт с диска (фото 3) и подвешиваем его на проволоке или бечевке, чтобы разгрузить шланги.

Ключом «на 27» отворачиваем гайку ступицы (фото 4), снимаем шайбу с цапфы, а затем ступицу (фото 5).

Положив ее на верстак или на доску на земле, извлекаем кольцо с сепаратором и роликами (фото 6) и удаляем смазку. Если надо заменить наружный подшипник (он обычно выходит из строя раньше внутреннего), выбиваем при помощи зубила или подходящей выколотки оставшееся в ступице наружное кольцо (фото 7). Это самая трудная операция, потому что ширина пояса, по которому приходится бить выколоткой, — всего 2—3 мм. Чтобы кольцо сильно не перекошилось при этом, наносите удары попеременно с разных его сторон. Так же, если требуется, выколачиваем другой подшипник (фото 8) вместе с закрывающим его сальником (фото 9). Новые подшипники запрессовываем в чистые гнезда до упора при помощи оправок подходящего диаметра (фото 10). Заполнив подшипники и пространство между ними смазкой «Литол-24», устанавливаем сальник (лучше новый).

Материал подготовил инженер  
В. СИРЕНЕВ  
Фото В. Князева

В следующем номере журнала —

ЗАМЕНЯЕМ РЕДУКТОР В «ЖИГУЛЯХ»





В автомобиле **ВАЗ-2109** возникла течь жидкости из радиатора системы охлаждения. Причиной явилась трещина в пластмассовой бачке радиатора. Как известно, радиатор относится к весьма дефицитным запчастям — найти его не смог.

Предлагаю доступный способ ремонта. Снимаем радиатор с автомобиля, промываем его и сушим. Чистым бензином или растворителем для краски обезжириваем зону трещины и промываем эпоксидным клеем. Затем накладываем заплату из куска хлопчатобумажной ткани, пропитав ее тем же клеем. После отверждения заплату устанавливаем радиатор на место.

Два года эксплуатации машины подтвердили эффективность такого способа ремонта.

г. Хабаровск

Я. ДОБУШ

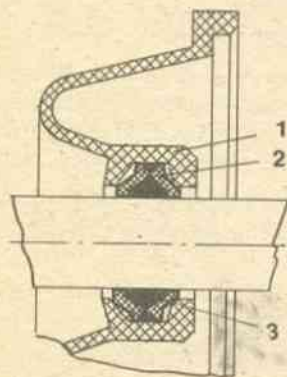
У моего «Запорожца» выпуска 1977 года стали подтекать сальники полуосей. На месте стоянки оставались пятна, приходилось периодически добавлять масло в коробку. Новых сальников найти не удалось. Я вышел из положения следующим образом.

Из защитного резинового чехла удалил металлический корпус сальника. Взял два противодренажных клапана из использованных «жигулевских» фильтров и обрезал их ножницами так, чтобы наружный диаметр получился 46 мм. Сложил их вместе вогнутыми поверхностями и при помощи отвертки заправил в защитный резиновый чехол вместо сальника, как показано на рисунке. Пространство между ними заполнил смазкой ЦИАТИМ-201, установил полуоси на место. Чтобы грязь не попадала на сальник, на полуоси надел резиновые грязеотражатели, использовав вантузы. На этих «сальниках» мой ЗАЗ прошел более 60 тысяч километров. Знакомые автолюбители так же переделали этот узел и остались довольны.

Вологодская область,

В. СУРИКОВ

г. Череповец



Установка сальников 2 со смазкой 3 в чехол 1.

В **ВАЗ-2108** с наступлением морозов лампа аварийного давления масла стала гаснуть только после прогрева двигателя. Замена масла и датчика давления к изменениям не привела. Когда на холодном двигателе я слил масло и снял поддон, то обнаружил в нем кольцо диаметром 40—50 мм, состоящее из желтовато-белых гранул, оказавшихся... замерзшими каплями воды! Оно-то и закрывало доступ масла к насосу, располагаясь у входного отверстия маслозаборника.

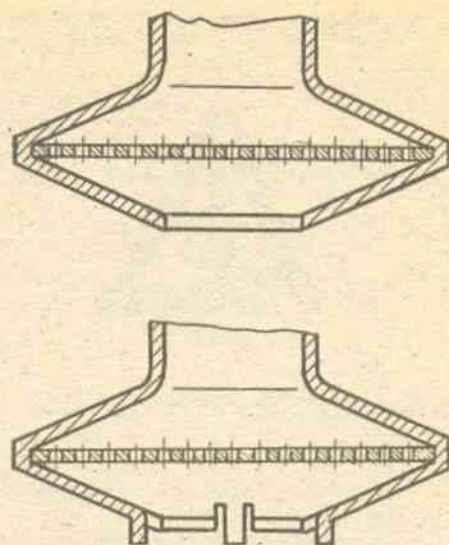
Чтобы предотвратить в будущем такие случаи, сделал в этом месте пропилы и отогнул образовавшиеся язычки, как показано на рисунке.

Челябинская область,

В. МЕТЕЛЯГИН

г. Златоуст

Маслозаборник до и после переделки (справа).



Руководствуясь советом журнала «За рулем», покрыл лаком ПФ-283 (бывший 4С-4) диски колес. Действительно, создается хорошая защитная пленка. Тогда же покрыл этим лаком в своем **ВАЗ-2109** (предварительно обезжирив) бамперы, пластмассовые детали багажного отделения, декоративные накладки на порогах и т. п. Вот уже два года с этих деталей легко стирается пыль и грязь, они имеют более приятный вид, чем раньше.

Световод в клавише включения габаритных огней и ближнего света фар у **ВАЗ-2109** не передает достаточно света от лампочки, расположенной внутри, из-за чего клавишу приходится зачастую искать

на ощупь. Я просверлил тонким сверлом в клавише несколько отверстий (можно проколоть нагретой тонкой швейной иглой), и теперь она после включения габаритных огней хорошо видна.

При наборе скорости после переключения передач, если педаль сцепления отпускать не очень плавно, машина испытывает ощутимые рывки по причине зазоров в трансмиссии. Смирившись с этим недостатком, придерживал педаль сцепления при переходах с первой на вторую и со второй на третью передачи. Недавно, сняв трос сцепления, смазал его моторным маслом: неприятные для меня и автомобиля рывки исчезли.

г. Владикавказ

А. ЛАРИОНОВ

В спешке по неосторожности прорвал стенку бачка омывателя. Ехать надо было срочно и далеко, поэтому вышел из положения, обернув его тремя обычными полиэтиленовыми мешочками.

Ни в дороге, ни дома после возвращения приобрести бачок не удалось — решил заплавить «рану», похожую на разрез, и получил отличный результат. Взял обыкновенный электропаяльник 65 Вт, жало зачистил, но не лудил. В качестве «припоя» (присадки) использовал полиэтиленовую пленку от мешочка. Сначала скрутил ее в стержень диаметром миллиметров пять и припаял его конец чуть ниже разреза. Затем, приложив стержень к разрезу, медленно, не перегревая полиэтилен, припаял его по всей длине с запасом. После этого медленными круговыми движениями прогрел шов до тех пор, пока пластмасса в зоне шва не стала прозрачной. Делать это надо осторожно, чтобы не продырявить стенку. После остывания шов имеет такой же цвет, как и бачок. Работа выдержала испытания морозами.

Тверская область,

В. ВОТИНЦЕВ

п. М. Василево

Самая трудная операция при демонтаже долго не снимавшейся шины — оторвать от обода колеса прикипевший борт покрышки.

Большинство применяемых автомобильными способами направлено на то, чтобы увеличить прилагаемое усилие. Я же стараюсь снизить прочность соединения покрышки с ободом. Для этого использую универсальную жидкую смазку (типа «Унисма»), выпускаемую в аэрозольных баллончиках.

Снимаю распылитель, чтобы смазка выходила струей, и наношу ее на стык борта покрышки с ободом.

Жидкость быстро — через 3—4 минуты проникает в соединение, позволяя оторвать борт при помощи обычного инструмента: монтажных лопаток, молотка, большой отвертки.

Эта смазка не влияет отрицательно на материал шины, что установлено многолетним опытом.

Перед монтажом шину и обод надо протереть, чтобы покрышка не провернулась при снижении в ней давления.

Красноярский край,

В. КОСТЕНКО

п. Жемчужный



## ЕЩЕ БЫЛ СЛУЧАЙ...

### КОНКУРСНАЯ ЗАДАЧА

Эту поездку наш герой — Чайник — запомнил на всю жизнь. Потому что стоила она «килограмма нервов», как рассказывал он потом.

А началось все со звонка из неблизкого города, куда надо было обязательно прибыть на следующее утро с женой и сыном.

Купить билеты на самолет или поезд не удалось — решили ехать на своем автомобиле. Перспектива ночной езды по осеннему шоссе, понятно, не вызвала восторга, но и не пугала семейство, верившее в своего командора — Чайник не раз справлялся с трудными поездками. Не вызвала беспокойства и машина, находившаяся в полном порядке, когда неделю назад еще теплым днем Чайник ставил ее в гараж. Туда и направился он после ужина, попросив приготовить к отъезду термос крепкого чая, которым собирался прогонять сон в дороге.

Проверив уровень масла в двигателе и тормозной жидкости в баке, давление в шинах и свет фар, он положил в багажник полную канистру, чтобы не зависеть от АЗС, где может не оказаться бензина или будет перерыв «на обед» до утра. Вместе с полным баком этой канистры должно было хватить на весь путь.

Мотор запустился с первой попытки, его ровная работа вселила уверенность в успехе поездки. По дороге к дому он с некоторой тревогой включил отопитель, опасаясь, что бездействовавший с весны кран или не откроется, или даст течь. К счастью, ни того, ни другого не случилось — теплый воздух, согрет салон, казалось, снял и остатки напряжения у водителя.

Первую сотню километров за разговорами проехали незаметно, возбужденные необычностью обстановки. Чайник чувствовал себя отлично, тем более что асфальт начал подсыхать и ветровое стекло загрязнялось все меньше. Почувствовав, как машина уверенно держит дорогу, он прибавил скорость.

И тут началось то самое, о чем Чайник так не любит вспоминать. Сначала мотор перестал тянуть на прямой передаче, и как водитель не «топтал» педаль «газа», скорость все падала. Пришлось перейти на третью передачу, но и той хватило ненадолго. Включил вторую, но, решив не мучить мотор, остановился. Попросил пассажиров не беспокоиться, стал думать, что могло случиться.

— Как будто резко возросло сопротивление движению, — рассуждал он. — Может быть, из-за неисправности в системе смазки прихватают поршни в цилиндре, или шатуны и коленвал? А может быть,

трутся тормозные колодки? Или редуктор заклинивает, потому что масла не хватает? Придется все проверить, а пока надо попить чайку.

Через несколько минут он пустил двигатель и, чтобы проверить, не в тормозах ли дело, решил разогнать машину и прокатиться немного накатом. Тормоза не мешали, а Чайник заметил, что мотор стал тянуть лучше. Включил вторую, затем третью, а потом и четвертую передачу. На каждой машина шла как положено. Немного успокоившись, Чайник вышел на «свои» 90 км/ч и стал мысленно искать причину случившегося.

— Мотор или редуктор остыли немного, зазоры между трущимися деталями увеличились, и работа их временно восстановилась, — предположил он.

И как бы подтверждая этот вывод, машина вскоре опять стала терять скорость. Чайник остановился и тут же заметил, что двигатель работает неровно, плохо реагирует на прибавление «газа». Зная, как много бывает тому причин, он забеспокоился, опасаясь, что не сможет определить и устранить действительную здесь, на дороге, почти морозной ночью.

Для начала решил посмотреть свечи. Они оказались не очень чистыми. Запасных не было, поэтому пришлось очищать. Установив их на место, Чайник пустил двигатель, который стал работать нормально, но опять недолго. Нервничая от того, что теряется драгоценное время, он снова вывернул свечи и очистил их. Поехал, но вскоре мотор опять перестал тянуть.

— Почему они загрязняются: сами плохие, зажигание сбилось, или, не дай бог, что-то с карбюратором? — думал он.

Снова очистил свечи, попил чайку, а затем, чертыхаясь (так ему не хотелось!), стал снимать крышку воздушного фильтра, закрывающую карбюратор, потратив еще время в поисках ключа «на 10» и «переноски».

Чтобы посмотреть, поступает ли бензин в карбюратор, а из него в двигатель, несколько раз резко нажал на рычаг, открывающий дроссельную заслонку. Увидев, как при этом из распылителя ускорительного насоса струйкой выбрасывается бензин, решил, что здесь все в порядке. Пустил двигатель — нормально работает. Поставил снятые детали, поехал. Через некоторое время опять — стоп.

— Выходит, двигателю зачем-то периодически нужен отдых, — сделал он вывод. — Причину мне сейчас не найти, а если двигаться бросками, может, и успею к сроку.

Он-таки успел, но перенервничал изрядно. В этот день не было времени заняться машиной, а на следующий надо было возвращаться.

Решил с утра заехать на СТО, расположенную по пути, но за городом. День выдался солнечным и теплым. Когда Чайник подъезжал к станции, мотор ни разу не повторил своих прежних выходов, хотя позавчера на этом пути пришлось останавливаться. К окну приемщика в этот час было не пробиться, и Чайник решил ехать до следующей СТО, где к тому времени народ рассосется.

Но к удивлению и радости его и пассажиров, мотор работал отлично, не давая повода обращаться за помощью.

Так без вынужденных остановок быстро доехали до дома. Когда Чайник ставил машину в гараж, подошел Профессор. Обрадованный Чайник подробно рассказал о своей тяжелой поездке и спросил, конечно, что же это было. Профессор открыл капот, осмотрел двигатель и сказал, что Чайник забыл... Оба засмеялись, но сдержанно: Профессор — потому что не хотел обидеть водителя, а тот потому, что чувствовал себя настоящим Чайником.

**Вопрос:** что забыл Чайник?

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

Материалы для конкурса подготовил обозреватель журнала Б. СИНЕЛЬНИКОВ.

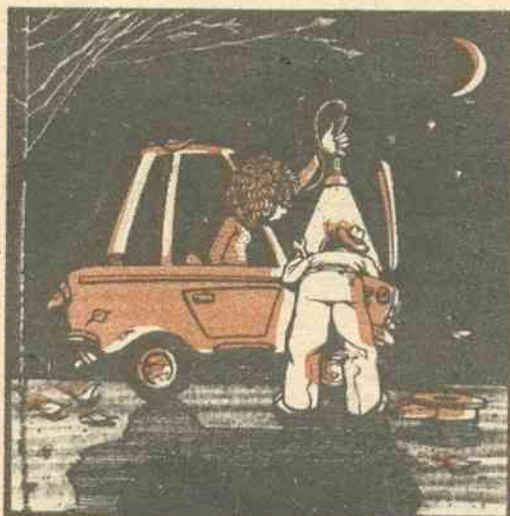


Рис. Н. Розанова

## АГЕНТСТВО "ИНФОРМАВТО" ПРЕДЛАГАЕТ ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ

**ЗАЩИТА ОТ КОРРОЗИИ И РЕМОНТ КУЗОВА** автомобиля своими силами.

**РЕМОНТ И РЕГУЛИРОВКА КАРБЮРАТОРОВ ДААЗ** (для двигателей ВАЗ моделей "2101", "21011", "2103", "2106").

Расширенные подборки **"СОВЕТОВ БЫВАЛЫХ"** из журнала "За рулем" за многие годы отдельно по автомобилям ВАЗ, "Москвич", ЗАЗ и ГАЗ.

Четырехтомный **УКАЗАТЕЛЬ** всех публикаций журнала "За рулем" за последние 20 лет с краткой их аннотацией: каждый том отдельно для владельцев автомобилей ВАЗ, "Москвич", ЗАЗ и ГАЗ. Найдя в указателе ссылку на интересующий вас материал, вы можете заказать у нас его ксерокопию из журнала. Цены на ксерокопии приводятся в указателе.

**ТРИ СЕРИИ РИСОВАННЫХ БУКЛЕТОВ** — руководства по ремонту автомобилей "Жигули" с цветными иллюстрациями и комментариями:

1. Разборка передней подвески. Разборка и сборка колеса. Замена колодок передних тормозов и информация о тормозной жидкости.

2. Разборка тормоза и ступицы передних колес. Замена колодок, цилиндров заднего тормоза и полуоси. Замена колодок передних тормозов и информация о тормозной жидкости.

3. Замена рулевой трапеции. Замена маятникового рычага и рулевого механизма. Замена заднего амортизатора. Замена колодки передних тормозов и информация о тормозной жидкости.

**КРАТКИЙ СПРАВОЧНИК** по нормативным актам, регулирующим порядок владения, эксплуатации, контроля за движением, а также ответственность за нарушение правил, действующих в сфере дорожного движения.

**РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ДИАГНОСТИКЕ** и устранению неисправностей автомобиля.

**ВСЕ О ШИНАХ** для легковых автомобилей: технических характеристиках, особенностях эксплуатации и взаимозаменяемости, адреса заводов-изготовителей, их товарные знаки, порядок предъявления рекламаций.

**ВСЕ О МОТОРНЫХ, ТРАНСМИССИОННЫХ МАСЛАХ, СМАЗКАХ, ИСКРОВЫХ СВЕЧАХ ЗАЖИГАНИЯ** (в том числе зарубежного производства).

**ТРЕБОВАНИЯ К САМОДЕЛЬНЫМ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ** с приложением "Единых методических указаний по экспертной оценке самодельной автомобильной и мотоциклетной техники".

Рекомендации желающим повысить **МАСТЕРСТВО УПРАВЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЕМ** (с иллюстрациями и конкретными рекомендациями по тренировке навыков, необходимых в критических ситуациях).

Все о порядке **ПРОДАЖИ, ПРИОБРЕТЕНИЯ И РЕГИСТРАЦИИ** автомобилей и мотоциклов, их технических характеристиках.

**КОМПЛЕКТЫ ВЫКРОЕК** передних и задних подкрылков (в натуральную величину) отдельно для автомобилей АЗЛК-2141 и "Таврия".

**РЕКОМЕНДАЦИИ** по изготовлению защиты моторного отсека "Таврии" с приложением чертежей.

**ВЫКРОЙКИ ЧЕХЛОВ** (в натуральную величину) на сиденья автомобилей ВАЗ-2109, ВАЗ-2108, ВАЗ-2107, ВАЗ-2106, ВАЗ-2105, "Нива", АЗЛК-2141, "Таврия", ГАЗ-24.

Чтобы получить одну из предлагаемых нами информационных подборок, том указателя, серию буклетов по ремонту, нужную выкройку, точно и коротко сформулируйте, что вам нужно и направьте письменный запрос по адресу: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10, "Информавто". К письму необходимо приложить квитанцию о переводе по почте или через сбербанк на счет "Информавто" № 2461727 в Сокольническом отделении Промстройбанка г. Москвы, МФО 201218 пяти рублей за одну серию буклетов, том указателя, одну информационную подборку, один комплект чертежей или выкроек.

### 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 ремонтировать 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.

## Первое русское издание справочника "Супер Швакке"

Даст подробные рекомендации, как приобрести подержанный легковой автомобиль за рубежом.

Поможет узнать цены на подержанные легковые автомобили в европейских странах в зависимости от их года выпуска, пробега и технического состояния.

В справочнике даны образцы документов, необходимых для оформления покупки, страхования и вывоза автомобиля в другую страну.

Купив справочник, вы становитесь обладателем купона, который при определенных условиях заключения сделки на приобретение одного подержанного автомобиля, даст вам право на скидку с его первоначальной стоимости.

*Справочник "Супер Швакке" — незаменимый надежный путеводитель на богатом европейском рынке легковых автомобилей. Для частных лиц, работников автосервиса, сотрудников страховых компаний и таможенных служб.*

Для приобретения справочника направьте письменную заявку по адресу: 103045, Москва, Селиверстов пер., 10, редакция "За рулем", приложив квитанцию о переводе по почте или через сбербанк шестидесяти рублей за один экземпляр на расчетный счет "Информавто" №2461727 в Сокольническом филиале Московского индустриального банка, уч. 10, МФО 201218. Справочник можно приобрести и за СКВ, для чего двадцать долларов США за экземпляр следует перевести на счет №67083790 "Информавто" во Внешэкономбанке СССР.

реклама

информация

реклама



# За рулем

10 ● Октябрь ● 1991

Ежемесячный общественно-политический и научно-популярный журнал

Учредитель:  
Трудовой коллектив  
редакции  
журнала «За рулем»

Издается с апреля 1928 года

## ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные  
на стр. 28

Правильные ответы: 1, 5, 7, 9, 12, 13,  
15, 17.

I. Знак 5.24 показывает, что на этом участке дороги не вводится скоростной режим, действующий в населенных пунктах. Таким образом, водитель УАЗа мог бы здесь ехать со скоростью 80 км/ч, если бы не перевозил в кузове людей. При перевозке людей в кузове грузового автомобиля скорость движения во всех случаях не может превышать 60 км/ч (пункт 22.5 и приложение 1, пункт 5.24).

II. Информационно-указательные знаки, в том числе и тот, что показан на рисунке, действуют на весь перекресток, а не только на ближайшее пересечение проезжих частей, как предписывающие знаки. Следовательно, водитель в данной ситуации может двигаться только прямо (приложение 1, пункт 5.8.2).

III. В данном случае до самого знака действует зона запрещения стоянки. Кроме того, действие знака распространяется не только на проезжую часть, но и на всю ширину дороги, то есть и на тротуар. Следовательно, остановиться здесь на стоянку нельзя (приложение 1, пункты 3.28, 3.31 и 7.2.3).

IV. Было время, когда Правила запрещали буксировку, если в качестве буксира использовался автомобиль с прицепом. В ныне действующих Правилах такого запрещения нет (пункт 20.5).

V. Трамвай и мотоцикл могут миновать перекресток одновременно, так как друг другу не мешают, а перед остальными транспортными средствами имеют преимущество. Следующим проедет грузовой автомобиль и последним — легковой, так как у него помеха справа (пункты 14.3, 14.11).

VI. Действующие Правила не запрещают пересекать с любой стороны широкую сплошную линию горизонтальной разметки, которая обозначает край проезжей части на автомагистралях (приложение 2, пункты 1.2 и 1.23).

VII. В Правилах, которые действуют в настоящее время, положения, запрещающего разворот вблизи перекрестка, нет. Кроме того, разворачиваясь вне перекрестка, водитель может начинать маневр и от правого края проезжей части (пункты 2 термин «Перекресток», 9.6 и 9.9).

VIII. В данной ситуации водитель совершает не обгон, а опережение мотоцикла, так как ширина проезжей части и опережаемого транспортного средства позволяет ему не выезжать при маневрировании на полосу встречного движения. Правила не запрещают опережение транспортных средств на перекрестках, в том числе и тогда, когда маневр производится на второстепенной дороге (пункты 2 термин «Обгон» и 12.3).

Замученному ежедневными невзгодами советскому автомобилисту может показаться, что все, о чем я хочу рассказать, неинтересно и сегодня не для нас. Но подождите раздражаться, может все-таки будет любопытно узнать о том, к чему мы рано или поздно придём. Так давайте взглянем в наше будущее, чтобы не угасал огонек оптимизма. Пусть мой рассказ вызовет у вас не чувство зависти, а надежду, ведь речь идет о любви. О любви к Автомобилю. Итак, начнем, помолясь.

Для американца существуют три этапа приобретения автомобиля: на стадиях продавца, менеджера и финансиста. Последний этап — банковские счета, цифры, проверка платежеспособности и прочее. Это не очень сложно, не очень интересно и не имеет никакого отношения к любви — своего рода подписание брачного контракта, когда все уже решено. Но самое трудное при покупке машины это... сделать выбор. Слишком много различных марок моделей, вариантов — поневоле растеряешься.

Итак, американец вышел из машины перед автомобильным магазином, которых великое множество, и к нему сразу бросается продавец. Оно и понятно — оклад у продавца чисто номинальный, основной заработок — комиссионные. Его главные профессиональные качества — дружелюбие, вежливость, компетентность и постоянная готовность к приему покупателя. Кроме того, как здесь справедливо полагают: «стоять без дела и делать дело может только почтовый ящик».

Здравствуйте! Добро пожаловать в «Рос Парк Додж». Позвольте мне вам чем-нибудь помочь! Могу ли я что-либо сделать для вас? — так обычно встречают покупателей в этом магазине. Нередко реакция на эти предложения оказывается такой: «Нет, нет! Спасибо! Я пока не собираюсь покупать, только присматриваюсь», что совсем не обескураживает продавца.

— Это прекрасно! Вы правы! Нельзя же покупать, не зная, что. Но это неважно, что покупка откладывается. У меня есть время, и я только помогу вам выбрать подходящую машину для будущего...

Так начинается обработка покупателя, и, как правило, он легко соглашается на такого рода экскурсию — ему интересно просто посмотреть.

— Какую машину вы хотели бы иметь? Подержанную или новую? Четыре цилиндра или шесть? Две двери или четыре? Большая ли у вас семья? Кто будет участвовать в принятии решения? Ваша жена? Она сейчас далеко? Мы можем съездить за ней. Она сейчас занята? О'кей. Если вы подберете нужную машину, можете поехать на ней домой, показать жене, посоветоваться, а завтра пригнать обратно. А ваш автомобиль мы пока посмотрим: все ли с ним в порядке...

Первая цель продавца — квалифицировать покупателя, выяснить, что он хочет. Причем деньги, цена не так уж важны. Нет смысла спрашивать американца, сколько он собирается потратить на покупку: вы не получите правильного ответа. Я не говорю: «правдивого». Ответ будет правдивым: он искренне назовет цифру, например восемь тысяч долларов, будучи уверенным в том, что собирается в нее уложиться. Но!..

В любом случае американец не будет сразу вносить всю эту сумму. Такое бывает, но крайне редко. В 99 случаях

Главный редактор А. А. ЛОГИНОВ

Редакционная коллегия:

В. А. АРКУША  
Б. Ф. ДЕМЧЕНКО,  
В. А. ИЛЬИЧЕВ,  
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. ПАНЯРСКИЙ,  
И. П. ПЕТРЕНКО,  
Н. М. ПИСКОТИН, В. Ф. ПОПОВ,  
О. И. СОКОЛОВ, В. Д. СЫСОВЕВ,  
М. Г. ТИЛЕВИЧ (зам. главного редактора),  
Л. М. ШУГурОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ

Зав. отделом оформления  
Н. Н. Кледова

Художественный редактор  
К. Ю. Нехотин

Технический редактор  
С. Н. Жданова

Корректор М. И. Исаенкова

На 1-й странице обложки — автомобиль «Рейнджер»

Фото В. Князева

Сдано в производство 2.09.91 г.  
Подписано к печати 25.09.91 г.  
Формат 60×90 1/8. Печать офсетная.  
Усл. печ. л. 6. Тираж 2 415 000 экз.  
Заказ 1320.

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

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

При перепечатке ссылка на «За рулем»  
обязательна

Телефакс 207-16-30

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

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



## ВОСПОМИНАНИЕ О БУДУЩЕМ

или немного о том, как мы будем покупать автомобили через... лет и как это, по свидетельству нашего соотечественника, делается сегодня в Питтсбурге штат Пенсильвания, США

из ста американец приобретает машину в кредит с тем, чтобы выплачивать его в течение, допустим, трех лет. Но, если он влюбится в машину, а американцы воистину относятся к автомобилям, как к одушевленному существу, он купит ее, невзирая на то, что она обойдется на 2—3—4 тысячи дороже. Просто в этом случае он будет платить за нее не три года, а четыре. Поэтому задача продавца — правильно и быстро угадать, что же покупатель хочет, каковы его критерии выбора. Остановимся на них чуть подробнее и мы, пусть простит меня за это наш, совсем не избалованный предложением читатель!

Первый из критериев — размер автомобиля. Тут, как правило, все ясно: хочет что-то среднее, типа нашей «Волги».

Второе: число цилиндров, а следовательно, мощность. Питтсбург расположен на холмах, поэтому предпочтение часто отдается шестицилиндровым машинам. Как ни странно, о «лошадиных силах» здесь обычно не гогосят, хотя такое понятие существует.

Следующий критерий — трансмиссия. Иногда американцы предпочитают стандартную, пятискоростную коробку передач, как у нас. Но это редко. Как правило, все ездит с автоматической трансмиссией. В этом случае можно перед выездом из дома включить ее в положение «Движение» и больше до переключе-

вателя скоростей не дотрагиваться, а спокойно пить в дороге кофе — дело святое для каждого американца. В машине все для этого есть.

Ну и, конечно, цвет! Это важно не только для жены. Не надо думать, что все предпочитают так популярные у нас «серебро» или «золото». Здесь выбор цвета куда более индивидуален и разнообразен. Мотивы не столько практические, сколько эстетические и даже астрологические. Причем это относится не только к легковым автомобилям. Вот подъезжает работяга, который хочет купить грузовик «Додж Дакота», восемь цилиндров, четыре ведущих колеса.

— «Дакота»? Восемь? Четыре на четыре? Пожалуйста. Есть серо-черная и есть бело-красная.

Оказалось, что ему нужна серо-красная! И никакая другая! Так и уехал, не купив на этот раз «Дакоту».

Что касается кондиционера, радио, кассетника — это стандарт. Следующий уровень комплектации: электроподъемники окон, управляемые из салона внешние зеркала, эргономические сиденья... А руль с усилителем, поворачивающийся на 360 градусов мизинцем? А кнопка открытия багажника изнутри? Другим пальцем одновременно можно открыть крышку бензобака...

Ну и, конечно, «круиз-контроль»! Пред-

ставьте себе — вы на трассе. Монотонность движения вас утомила, нога постоянно на акселераторе — надо поддерживать нужную скорость. Спуски, подъемы — меньше газа, больше газа. Надоело. И тогда вы нажимаете кнопку на руле и убираете ногу с педали газа вообще. Все, можете быть спокойны — стрелка спидометра независимо от подъемов и спусков замрет на той скорости, с которой вы ехали. Вы беспокоитесь о безопасности? Не волнуйтесь: как только ваша нога коснется педали тормоза, «круиз-контроль» автоматически отключится. Препятствие преодолено — нажимаете на руле другую кнопку — и машина вновь вернется к прежней скорости.

Еще один штрих к разговору о безопасности. «Додж» — одна из фирм, которые оборудуют свои машины воздушной подушкой, мгновенно надувающейся из руля в случае столкновения! Эта система, предохраняющая водителя от внезапного удара, спасла уже множество жизней.

Ну и, конечно, если покупается машина не новая, «в возрасте», то важна величина пробега. До 50 тысяч миль (80 тысяч км) она считается практически новой и лишь с пробегом свыше 100 тысяч миль (160 тысяч км) — старой.

В магазине, о котором идет речь, миллионеров не бывает. При мне одна пожилая американка — ей под 80 — меняла машину. Она оставляла свою и покупала новую со всеми вышеперечисленными прелестями. Всю жизнь она проработала в большом магазине: по-нашему что-то вроде начальника планово-экономического отдела. Ей очень понравился роскошный, королевский «Додж-дайнести». Притом не «ИС», который попроще и подешевле, а «ЛИ» — со всеми «накрутками» и на две тысячи дороже. Цена не стала препятствием, и «миллионерша» купила любившийся ей автомобиль.

Итак, машина выбрана. Продавец показал все, на что она способна, и предложил прокатиться, опробовать ее. На время поездки продолжается демонстрация всех «чудес», но теперь уже на ходу. Включаются радио, кассетник, кондиционер, открываются и закрываются всякие «бардачки», пепельницы, «кофеюшки» и тому подобное. За время поездки покупатель и продавец становятся чуть ли не друзьями, что несомненно способствует доведению клиента до нужной кондиции. Если продавец не умеет достигнуть такого эффекта, ему надо искать себе другую работу.

Когда покупатель дозрел и уже почти решил купить именно этот автомобиль, продавец передает его своему менеджеру. После разговора с ним все сомнения по поводу выбора улетучиваются окончательно. Можно, конечно, немного поторгаться — не без этого, но дело уже сделано, любовь состоялась. Клиент берет ключи, номерные знаки, которые выдаются здесь же, в магазине, и садится в машину.

— Да, мы забыли подписать договор, — «вспоминает» менеджер и приглашает покупателя к финансисту. Отсрочка всего несколько минут, и счастливый владелец новой машины уезжает домой, торопясь обрадовать жену удачной покупкой. И он уже не вспомнит о том, что совсем не собирался сегодня покупать автомобиль, а заехал в магазин просто так, присмотреться на будущее.

**К. ТЮТЮННИКОВ,**  
автолюбитель

# САМЫЙ БОЛЬШОЙ В МИРЕ



Карьерный самосвал грузоподъемностью 280 тонн значился в планах БелАЗа как один из объектов новой техники. И не просто модель в общем ряду большегрузных машин, а принципиально иная конструкция, не имеющая аналогов в ряду ныне известных в мире карьерных самосвалов.

Казалось, ничего особо сложного в решении поставленной задачи не было: сделать автомобиль побольше размерами, кузов повместительней да шины более высокой грузоподъемности. Но последнее условие оказалось неприемлемым, поскольку новую машину — ее назвали БелАЗ-75501 — планировалось «обуть» в уже выпускаемые промышленностью шины. Не осваивать же для автомобиля, который станет изготавливаться по отдельным заказам, покрышки, вкладывая немалые средства, в новые пресформы.

Между тем выпускаемые шины размером 40,00—57 (применяются на 110- и 180-тонных самосвалах) рассчитаны на определенную максимальную нагрузку. И если у груженого 110-тонника БелАЗ-7519 задние колеса приходятся 67 % полной массы, то у 280-тонной модели имело смысл загрузить поровну передние и задние колеса. А если так, то спереди, как и сзади, напрашивались сдвоенные колеса — «спарки». Но возникла другая проблема: едва ли такая спарка может быть поворотной — она отнимет большой объем

## Техническая характеристика БелАЗ-75501

**Общие данные:** колесная формула — 4×4; масса в снаряженном состоянии — 200 т; грузоподъемность — 280 т; вместимость кузова — 110 м<sup>3</sup> (с «шапкой» — 150 м<sup>3</sup>); время подъема и опускания кузова — 28 и 25 с; наибольшая скорость — 40 км/ч; контрольный расход топлива — 900 л/100 км; запас топлива — 3500 л. **Размеры, мм:** длина — 15 250, ширина — 8000, высота — 6750, база — 6650, колея — 5600; размер шин, дюймы — 40,00—57; угол опрокидывания кузова — 45°. **Двигатель:** модель — 12ЧН1А 26/26; тип — четырехтактный дизель с турбонаддувом; число цилиндров — 12; рабочий объем — 165 566 см<sup>3</sup>; мощность — 3150 л. с./2317 кВт при 1000 об/мин.

от внутреннего пространства машины. Развивая дальше цепочку инженерных логических соображений, конструкторы БелАЗ-75501 пришли к единственно возможному заключению — сделать раму автомобиля шарнирной, сочлененной. Передняя часть машины с двумя колесами-спарками, силовой установкой, кабиной поворачивается относительно вертикального шкворня, соединяющего две половины рамы. Два гидроцилиндра диаметром 180 мм, размещенные между ними, поворачивают одну относительно другой на 30° в каждую сторону. В результате у этого громадного автомобиля длиной более 15 метров радиус поворота по оси следа переднего колеса равен 16,5 метра (у КраЗ-260 этот параметр — 13 метров).

Обычно у больших карьерных самосвалов силовая установка размещается вдоль машины между передними колесами. На модели «75501» дизель Коломенского тепловозостроительного завода и тяговый переменного тока генератор находятся перед колесами

и помещены поперек автомобиля. На снимке хорошо видно «машинное отделение», куда ведут две дверцы в передней торцевой стенке самосвала. Над ним — на высоте 4400 мм от грунта — кабина водителя, а справа от нее — блок вспомогательного оборудования.

Поскольку у 280-тонника, как и у его «меньших братьев» БелАЗ-7519 и БелАЗ-7521, электрическая трансмиссия, то было резонно сделать на машине все колеса ведущими, поскольку как передняя, так и задняя спарки являются мотор-колесами. В каждом таком колесе встроены тяговый электродвигатель постоянного тока, двухрядный планетарный редуктор и двухдисковый тормоз диаметром 600 мм. Нет, ошибки здесь нет. Тяговый генератор — переменного тока, а двигатели — постоянного. Так экономически выгоднее, а преобразуется ток выпрямителем диодного типа.

Такова логика построения нового советского автомобиля, во многом не традиционного по конструкции и не имеющего аналогов в мировой практике. Это самый крупный в мире одиночный самосвал. И он не

БелАЗ-75501 грузоподъемностью 280 тонн — уникальная машина, оставляющая позади американские и японские аналоги. Мы представляем здесь этот автомобиль довольно подробно, поскольку мало кто из читателей сможет его увидеть (он работает в Нерюнгри), а тем более познакомиться с его устройством.

Фото БелАЗ

просто уникальный образец, а рабочая машина, которая уже приобретена трестом «Якуталмаз» и будет работать в Нерюнгри. Там хорошо известны иностранные карьерные самосвалы «Комatsu» и «Юнит Риг». Наш БелАЗ-75501 превосходит их. Кстати, японская фирма внимательно следит за успехами БелАЗа и в качестве признания больших возможностей соперников (назовем их так) поставила для советского 280-тонника телеметрическую систему (две размещенные сзади телекамеры и дисплей перед водителем) как заменитель зеркал заднего вида, а также систему постоянного контроля нагрузки. Для точного определения количества перевезенной за смену руды и страховки от перегрузки она постоянно при помощи табло информирует водителя о том, сколько тонн у него в кузове и сколько тонно-километров (с учетом длины плеча ездки) машина сделала за смену.

Советский карьерный самосвал оснащен совершенной гидродневничной подвеской всех колес.

Первый БелАЗ-75501 был собран весной этого года.

Л. ШУГУРОВ

# ПРАВИТЬ, А НЕ ЗАМЕНЯТЬ

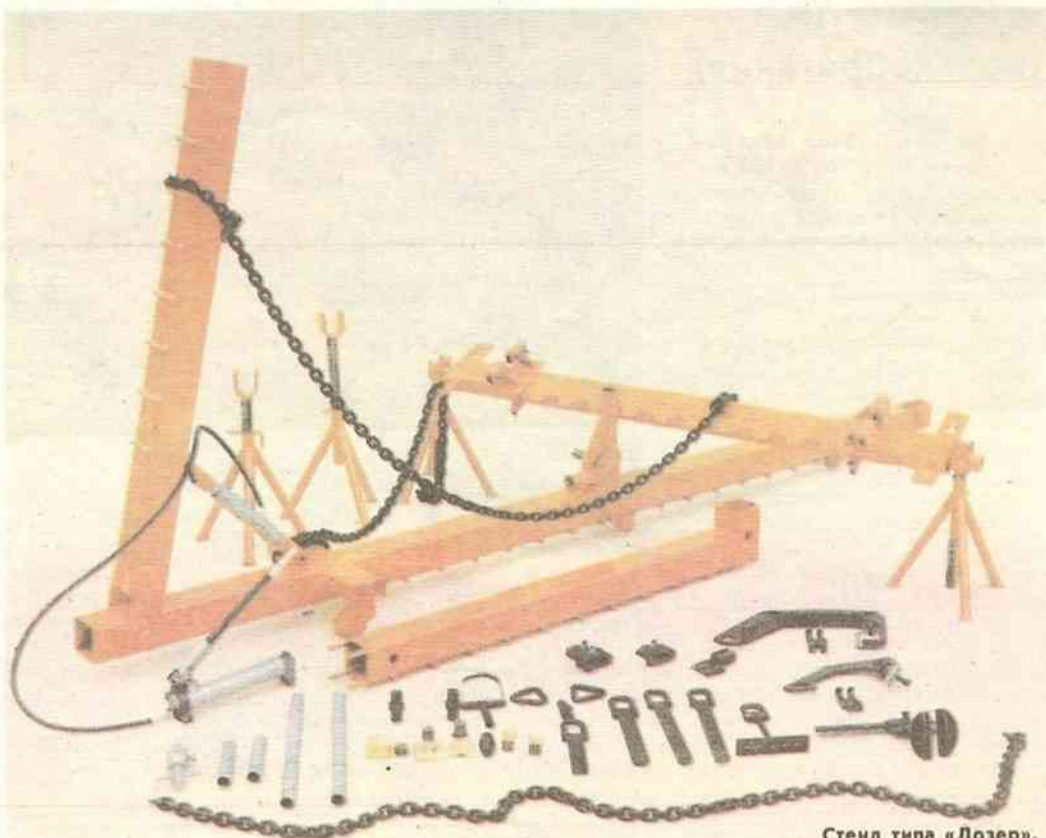
**Р**ост парка автомобилей в стране сопровождается, к сожалению, и увеличением числа аварий, а значит, все больше горемык тщетно пытаются найти, где бы восстановить своего железного коня.

Чтобы решить проблему, нужно не только расширять сеть СТО и ремонтных мастерских, но и улучшать их оснащение. Здесь большую пользу могут принести стенды, о которых рассказывает специалист в области автосервиса кандидат технических наук А. НАУМОВ.

На СТО, где ремонтируют кузова, охотнее всего идут на замену поврежденных деталей новыми. Метод трудоемкий и довольно расточительный. Между тем многие повреждения можно устранить более совершенным способом, применив вытяжку деформированных участков. Делают это на стендах, оборудованных силовыми гидравлическими цилиндрами и системами для контроля геометрических параметров кузова. Наш автосервис обеспечен такими стендами крайне плохо. Поэтому следует приветствовать инициативу Общества с ограниченной ответственностью СИВ, наладившего в короткий срок выпуск двух моделей стендов, прототипы которых хорошо зарекомендовали себя за рубежом. Это стенды типа «Доzer» и «Миниробот», представленные на фото.

Ни тот, ни другой не требуют специально оборудованного места. Основа установки типа «Доzer» — продольная балка коробчатого сечения, в передней части которой шарнирно закреплен силовой рычаг. Он приводится в действие гидравлическим цилиндром, развивающим усилие до 7 тс. Давление в гидроцилиндре создают при помощи ручного насоса. Мобильность стенду придают три колеса, из которых передние два — поворотные.

В комплект оборудования входит удлинитель, который состыковывают с основной балкой, — для правки автомобиля с удлиненной базой или создания противодействия силе тяги. Это позволяет ремонтировать автомобили всех марок. Стенд укомплектован двумя специальными зажимами, крепящимися к отбортов-



Стенд типа «Доzer».

кам порогов кузова, опорными подставками с регулируемой высотой, поперечной балкой с упорной гребенкой, цепями, захватами и другими приспособлениями для правки.

Стенд типа «Миниробот» имеет такой же комплект оснастки. Силовой орган, аналогичный «Дозеру», шарнирно прикреплен к раме из квадратной трубы, установленной на четырех поворотных колесах. Угол его поворота относительно рамы фиксируется при помощи прочной рейки и штырей. Кузов надежно крепится на раме за отбортовки порогов четырьмя

специальными захватами. Стенд позволяет восстанавливать кузова со сложными повреждениями. Оба стенда удобны как для небольших мастерских, так и для станций обслуживания.

Сегодня СИВ отправляет в любую точку страны такие стенды, причем как для организаций, так и для отдельных граждан. В ближайших планах — открыть курсы, где будут обучать работе на «дозерах» и «минироботах», а также освоить производство систем для контроля геометрии кузова и мобильных подъемников для автомобилей.



Стенд типа «Миниробот».

## СИВ

готов рассмотреть любые заявки и технические предложения, а также разместить заказы на незанятых производственных площадях.

Его адрес: 115580, Москва, а/я 58, СИВ.  
Тел. 396-96-03.

## За рулем

«ТРИУМФ-ТР-3  
(Великобритания)

В этом автомобиле все необычно. Чуть более 300 мм отделяли едущих в нем от полотна дороги, а чтобы покинуть салон, можно не открывать дверь — достаточно было перешагнуть через борт (около 660 мм от земли).

«Триумф-ТР-3» стал дальнейшим развитием модели «ТР-2». Любопытная деталь: модели «ТР-1» вообще не существовало, но каждой следующей присваивали очередную цифру. Счет завершился «ТР-8» в конце 70-х годов.

«Триумф-ТР-3» был оснащен дисковыми тормозами «Гирлинг», когда тормоза такого типа только-только начали появляться на автомобилях. Спортивный характер двигателю «Стандарт», которым комплектовалась машина, придавали два горизонтальных карбюратора «СЮ» с сетчатыми воздушными фильтрами. По специальному заказу можно было получить телескопическую рулевую колонку, регулируемую по длине, радиоприемник, ко-



жанные отдельные сиденья, маленькое заднее детское сиденье и «овердрайв» (ускоряющую передачу), включаемый без сцепления — верх комфорта по европейским понятиям тех лет и норма — по меркам США («триумфы» нацеливались на американский рынок). Всего выпустили 8628 «ТР-2» и 83 500 «ТР-3». История фирмы «Триумф» закончилась в 1985 году, когда из-за удо-

рождения бензина резко упал спрос на спортивные автомобили.

Отличающиеся данные модели «ТР-2» приведены ниже в скобках.

Годы выпуска — 1955—1962 (1953—1955); количество мест — 2; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 1991 см<sup>3</sup>, клапанный механизм — ОНУ, мощность — 100 л. с./73,6 кВт (90 л. с./

66,2 кВт) при 5000 (4800) об/мин; число передач — 4 (5); размер шин — 5,50—15; база — 2235 мм; длина — 3840 мм; ширина — 1410 мм; высота — 1270 мм; масса в снаряженном состоянии — 985 (955) кг; наибольшая скорость — 175 (160) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 10 (12) с; эксплуатационный расход топлива — 10 (8,8) л/100 км.

Фото А. Гуревича

«ЛОТОС-ЭЛАН»  
(Великобритания)

Угасший в начале 80-х годов интерес к дешевым спортивным автомобилям начинает возрождаться. Доказательство тому — новая модель фирмы «Лотос-Карз», по цене сравнимая с легковыми автомобилями среднего класса.

«Лотос-Карз» была основана в 1957 году талантливым конструктором К. Чапменом. В 1963 году появилась модель «Элан», о которой благополучно забыли после десяти лет выпуска. Возрождение марки связано с расширением типажа автомобилей, выпускаемых фирмой. «Лотос-Карз» перешла под контроль транснациональной корпорации «Дженерал моторс», и принадлежность новому хозяину отразилась как

на увеличении объемов выпуска («эланов» будут производить 3000 в год), так и на «оживлении» забытой конструкции. Прежде всего новый «Лотос» стал переднеприводным, получил мотор и трансмиссию японской фирмы «Исудзу», 39 % акций которой принадлежит «Дженерал моторс». Двигатель снабжен турбонагнетателем и системой непосредственного впрыска топлива.

Создавал кузов новой машины дизайнер Питер Стивенс. На стальном пространственном каркасе закрепляются панели из композитного материала. Рамка ветрового стекла, выполненная из алюминия, служит и дугой безопасности. Мягкий верх автомобиля поднимается за 30 секунд. Для открытой машины у «Элана» очень низкий коэффициент аэродинамического сопротивления — 0,38, а при поднятом тенте — 0,34. В скобках приведены данные модели «Элан-СЕ».

Год начала выпуска — 1989; количество мест — 2; двигатель: количество цилиндров — 4, рабочий объем — 1588 см<sup>3</sup>, клапанный механизм — 2ОНС, мощность 132 л. с./97 кВт (167 л. с./123 кВт) при 7200 (6600) об/мин; число передач — 5; размер шин — 205/50VR15 (205/50ZR15); база — 2250 мм; длина — 3805 (для рынка США — 3980) мм; ширина — 1735 мм; высота — 1230 мм; колея колес — 1485 мм; масса в снаряженном состоянии — 1037 (1063) кг; наибольшая скорость — 196 (200) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 8,2 (7,2) с; эксплуатационный расход топлива — 10 (8,8) л/100 км.

Фото «Лотос-Карз»

