

За рулем

В номере:

**Чиним
разбитую
фару**



**От полуторки до полуторки.
Беседа с главным кон-
структором ГАЗа Ю. Куд-
рявцевым.**



**VAZ-21099: новые преимущества и
старые недостатки**

**Ежемесячный
журнал для автомобилистов**

Январь 1992

908

СОДЕРЖАНИЕ

НАШЕ ЗНАКОМСТВО	
С "отдельным" багажником лучше _____	3
АВТОМОБИЛЬ И ОБЩЕСТВО	
Кому нужен черный лимузин? _____	5
От полуторки до полуторки _____	6
ИСПЫТЫВАЕТ "ЗА РУЛЕМ"	
Сто двадцать тысяч на "Оке" _____	8
СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА	
Второе дыхание? _____	10
"Москвич" _____	11
В милицйском мундире _____	12-13
ДОСЬЕ "ЗА РУЛЕМ"	
"Мицубиси моторс" _____	14
ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ	
"Волво-240" _____	16
ТЕХНИКА	
"Жигули" с пятью передачами _____	18,24
СПОРТ	
Жан Алези _____	19
На багги в высшую лигу _____	20
Спортивный глобус _____	20
Мал карт, да удал _____	21
"Работяги" выйдут на старт _____	22
Будем и мы с прицепами _____	26
ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА	
Экзамен на дому _____	28,44
Обсуждаем Правила _____	29
Хотите хорошие дороги? _____	30
Доставайте кошелек _____	30
Не мерь на свой аршин _____	31
ТЕСТ	
Краска сохнет быстрее _____	32
ПРОКОЛ	
Всем хороши, только чистят плохо _____	33
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ	
Воры, автомобиль и мы _____	34
Пожаропали "металлик" _____	35
Продлите жизнь лампам _____	36
Защищаем и ремонтируем фары _____	37
Об отопителе "Запорожца" _____	38
Как я регулирую зажигание _____	41
Еще был случай _____	42
Новая роль экспедитки _____	43
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ _____	
СВОИМИ СИЛАМИ	
Снимаем коробку передач и сцепление АЗЛК-21412 _____	39
Из коллекции журнала "За рулем" _____	46

Начну со слов глубокой благодарности читателям, проголосовавшим за журнал подпиской на 1992 год. Ваше отношение к «За рулем» определило появление на этой странице «коллективного портрета редакции», кстати, впервые. Когда видишь глаза соседей, разговор получается более откровенный, доверительный. А именно такой мы хотим быть с Вами, наш Дорогой Читатель.

Вместе мы вступили в тяжелый, непростой 1992 год. Уверен, что и в автомобильной жизни он будет сложным. Астрономические цены на автомобили, запчасти, услуги — на все, на все что связано с обладанием, эксплуатацией и ремонтом наших «лад», «жигулей» и «москвичей». Добавим к этому извечные общие беды, которые не только не уйдут, но могут усугубиться — состояние дорог, десятки тысяч погибших в авариях, экологическая обстановка и многое другое. И все же не станем терять надежду, что вступление в рынок, с неизбежными на первом этапе татагами и сложностями, все-таки даст светлые проблески в наших мрачных автомобильных буднях.

Пока же, в складывающейся ситуации, редакция определила для себя направление «главного удара» — помочь читателям обходиться своими силами при обслуживании и ремонте автомобилей, больше для этого знать и уметь. Это означает приоритет разделов и рубрик, уже давно завоевавших признание («Клуб автолюбителей», «Своими силами», «Испытывает «За рулем»», «Советы бывалых» и другие) и совсем еще новых («Идем несправности», «Прокол»). Скажу о такой теме из этого ряда, которая получает прописку в журнале, — иномарки в наших руках.

Несколько прибавят «Зеленая волна», поскольку положение дел с аварийностью, похоже, достигло у нас критической точки, и юридическая консультация. Сегодня в интересах каждого, кто за рулем, в полной объеме знать свои обязанности и права, касаются ли это взаимоотношений с госавтоинспекцией, страхователями, торговлей, автосервисом.

«За рулем», как и раньше, предоставит широкую информацию, касающуюся отечественного и зарубежного автомобилестроения, технических новинки, истории. Не исчезнут со страниц нашего издания материалы для мотоциклистов и любителей автоспорта.

В общем, первый номер, в котором очерчены контуры будущего годового комплекта, перед вами, и каждый может вынести о нем свое суждение.

Хочу вернуться к коллективной фотографии: рассматривайте ее и как приглашение к диалогу. Мы рассчитываем постоянно слышать ваш голос, знать ваше мнение, а главное — получать статьи, информацию, советы.

И последнее, чем хочу поделиться. Коллектив редакции не повысил цену на журнал в этом году, снял все ограничения на подписку. При этом мы исходили из того, что «За рулем» нужен автомобилистам и потому должен быть общедоступен. Однако безудержный рост цен поставил редакцию перед сложными финансовыми проблемами. Не исключено, что придется обратиться к автомобильным заводам, банкам, биржам, автотранспортным предприятиям — ко всем, кто любит и ценит «За рулем», и сказать: мы с признательностью примем финансовую или иную спонсорскую поддержку, которая не затронет независимости журнала. Не исключено, что потребуются и помощь наших подписчиков.

Искренне ваш
Главный редактор А. ЛОГИНОВ



Выбор легковых автомобилей у нас невелик, и появление всякой новой модели, даже модификации, становится заметным событием. Тем более, если речь идет о продукции Волжского автозавода: ясно, что каждая его новинка рано или поздно получит широкое распространение. Поэтому начало серийного изготовления ВАЗ-21099, думается, заслуживает самого пристального внимания.

Кто-то наверняка скажет: подумаешь, известная всем «девятка», только с выступающим багажником. По существу, так оно и есть, но в повседневном пользовании это все-таки другая машина. Напомним, что техническое описание ВАЗ-21099 приведено в ЗР № 1 за 1990 год, а теперь, когда автомобиль пошел с конвейера, наступил момент для близкого знакомства с ним.

В этом, как всегда, помогли традиционные наши партнеры — НАМИ и московская дирекция объединения «АвтоВАЗ». (К слову сказать, в Москве, да и не только в ней, уже попадаются «девяносто девятые» и с частными номерами.)

И вот однажды свеженький ВАЗ-21099 (стареньких, видимо, пока вообще не существует) появился возле редакции. Здесь, как обычно, стояли несколько «девяток» и «девяносто третьих», поэтому знакомство с новым автомобилем невольно началось со сравнительной оценки его внешности.

Про «девятку» доводилось слышать, что ее экстерьер наводит на мысль об усилиях местечкового портного, стремившегося переплести парижскую моду. Определенный резон в таком ехидстве есть. Однажды на стоянке увидел я три автомобиля: «Тойоту-короллу» нынешней модели, рядом — предыдущей, а чуть дальше — наш ВАЗ-2109. Общий стиль «девятки» примерно такой же, как у прежней «Короллы», что вполне объяснимо хронологически («Королла» появилась на свет в 1983 году, ВАЗ-2108 — год спустя, а ВАЗ-2109 — еще через три года). Но у нашей машины нет той складности, сбалансированности форм, словом — «фирменности». Удивляют огромные зазоры, скорее щели между бамперами и кузовом, вероятное назначение которых — избавить сборщиков от забот по подгонке деталей. Взамен «порадовали» публику очень оригинальным и до безобразия вычурным «попугайским носом» (облицовка радиатора). Даже беглый взгляд на нынешнюю прилизанную «Короллу» дает

С «ОТДЕЛЬНЫМ» БАГАЖНИКОМ ЛУЧШЕ



понять, что нарочитость и экстравагантность внешнего вида машины только ускоряет ее моральное старение. Лишь недавно конструкторы ВАЗа спохватились и в модификации ВАЗ-21093 облагородили передок, да поздно: весь облик автомобиля уже устарел.

Что же касается ВАЗ-21099, то тут, судя по всему, у дизайнеров просто не было свободы рук: трехобъемный кузов на базе хэтчбека ВАЗ-21093 они делали, изменяя только задок, а при таком подходе эстетические мерки поневоле становятся минимальными. Тем не менее машина получилась достаточно приличной; впечатление некоторой несладкости и несовременности осталось примерно на том же уровне, что у ВАЗ-21093, либо даже немного уменьшилось. Это можно объяснить, в частности, увеличением длины автомобиля на 200 мм. Вследствие этого силуэт стал чутьочку пропорциональнее, в нем как бы прибавилось стремительности. Разумеется, такие нюансы — во многом чисто вкусового характера, кого-то они вообще не трогают. Словом, если вам нравятся «девятка» и «девяносто третья», то и «девяносто девятая» придется по душе.

Перейдем, однако, к частностям и начнем с самого характерного —

с багажника. Ничего необычного в нем нет. Нормальный багажник, достаточно большой и вместительный, сравнимый с тем, к которому мы привыкли на «жигулях». И, к сожалению, примерно та же погрузочная высота, то есть расстояние от земли до верхней кромки заднего борта, через который надо перетаскивать тяжести при загрузке. Но разница все-таки есть, и, на мой взгляд, существенная. Дело в том, что заднее сиденье в салоне ВАЗ-21099 осталось тем же, что и на базовой «девятке», то есть его можно сложить, образовав, как и в кузове типа «хэтчбек», грузовую платформу на одном уровне с полом багажного отсека. Преимущество достаточно очевидно. Каждый владелец «Жигулей» наверняка вспомнит не один случай, когда ужасно хотелось снять спинку заднего сиденья и избавиться от перегородки между салоном и багажником, чтобы разместить длинномерный груз внутри машины, а не на крыше. Теперь, когда у многих есть садовые участки и постоянно приходится возить доски, саженцы и другие елки-палки, такое конструктивное решение исключительно практично. Впрочем, изготовители могли бы потратить покупателям еще больше, сделав заднее сиденье не цельным, а из двух частей:



«Трехобъемный» силуэт кузова — главный внешний признак новой модификации.

Приборная панель ВАЗ-21099 в сегодняшнем варианте оформлена интересно, но не лишена недостатков.

При откинутой спинке заднего сиденья багажник становится похожим на туннель.



для размещения груза складывается только одна сторона, а рядом может сидеть пассажир. Понятно, что заводу это добавило бы технологических и иных сложностей, однако интересы потребителя все-таки важнее.

Теперь перейдем в салон. Там все знакомо каждому, кто имел дело с «девяткой». Изменена только приборная панель, но и она уже известна по последней комплектации ВАЗ-21093. Такая машина в редакции есть, и в отчете о ее эксплуатации мы поговорим об особенностях новой панели. Сейчас замечу лишь, что в целом она стала приятнее, но на одно обстоятельство посетовать все же придется. Блок контрольных ламп в измененном варианте расположен горизонтально в нижней части приборного щитка, где видимость его затруднена, особенно для людей невысокого роста. К тому же нам встречались панели, которые при сборке своим краем наполовину закрывали полоску ламп, и без того узкую.

Другая досада. У обычной «девятки» пользоваться педалью акселератора не очень удобно, поскольку зона получилась стесненная — места для ступни, особенно большого размера, не хватает. Казалось бы, изменение передней панели давало возможность что-то предпринять и для устранения этого недостатка. Так нет же: в новом

исполнении он, пожалуй, даже усугублен.

Наконец, опробовали автомобиль на ходу. Не было повода ожидать, чтобы появилась какая-то разница между поведением «девяносто девятой» и обычной «девятки» с таким же двигателем. Ее, по сути, и нет. Увеличенный задний свес кузова практически никак не чувствуется — ни при парковке, ни при переезде через препятствия. Может быть, чуть лучше, чем в хэтчбеке, стала обзорность при движении задним ходом, однако разница столь невелика, что о ней можно было бы и не упоминать. А вот что чрезвычайно существенно, так это чистота заднего стекла. Как и положено при такой форме кузова, грязь из-под колес на стекло не летит. Не нужен задний стеклоочиститель, не надо снимать и ставить его щетку. Если перед тем вы ездили на «восьмерке», «девятке» или «Таврии», то в дождливую погоду (а в нашем опробовании долго ждать ее не пришлось) это преимущество не остается незамеченным.

Словом, при всей малости отличий от базовой «девятки», новая машина показалась мне заметно практичнее. Конечно, в ней не разместится такой объемный груз, который мог бы влезть в хэтчбек (например, холодильник или стиральную машину), но

подобные перевозки все-таки редки. Владельцы «жигулей» не испытывают по этому поводу особых горестей, обходясь в крайнем случае багажником на крыше. Но во всех других отношениях автомобиль с багажником, вынесенным из салона, безусловно удобнее. Спрашивается, почему же такой кузов появился только теперь, когда ни «восьмую», ни «девятую» модель никак не назовешь новинкой? Какую бы мотивировку ни выдвигали разработчики, нетрудно предположить, что решающий фактор — запоздалое следование западной моде. А точнее — ориентировка только на зарубежного покупателя. Нам это, согласитесь, обидно.

Вот, собственно, и все о моем знакомстве с «девяносто девятой». Можно лишь добавить, что в перспективе на этом автомобиле появится немало узлов и систем, прежде всего электрических, которые для нас новы. Но об этом поговорим, когда перспектива станет свершившимся фактом.

А. МОИСЕВИЧ

Фото В. Волянского,
В. Князева

КОМУ НУЖЕН ЧЕРНЫЙ ЛИМУЗИН?



Школьником этого дня я ждал целый год. Тогда, в самом начале 50-х, в столице День воздушного флота отмечали с большой помпой. Автомобили с начальниками, командирами, руководителями, автобусы, троллейбусы и трамваи с простыми советскими людьми неслись в Тушино. Там на аэродроме проходил традиционный воздушный парад. Где-то без четверти двенадцать поток прерывался. И тогда — а именно ради этих мгновений я выходил на обочину Ленинградского шоссе — на высокой скорости по пустой асфальтовой ленте «прохвывали» два десятка черных лимузинов. Бронированные ЗИСы доставляли в Тушино Сталина и его соратников. Эти машины, массивные, неприступные, сурово-величественные, казалось, оставляли за собой некий невидимый шлейф почтения.

Теперь те бронированные динозавры можно увидеть разве что в музеях. Их сменили другие черные лимузины. Иным стало и наше сознание. Вот уже в парламенте спорят о том, нужны ли министрам и другим высокопоставленным лицам представительские автомобили: ЗИЛ-4104 для верховных руководителей страны, ГАЗ-14 для начальников пониже. Но теперь уже нет былого благоговения перед этими машинами и их седоками.

Изменились мы, меняются экономические отношения. В 1989 году ГАЗ свернул производство «чаек» (а делал их по полторы-две сотни в год). Не ясно пока, кто станет финансировать проектные и экспериментальные работы по новым представительским ЗИЛам. Дело дорогое, экономически выпуск черных лимузинов невыгоден, тем более что круг их заказчиков резко сократился — нет многих министерств и других высоких контор, нет политбюро, в кругу которого возили эти автомобили...

Цех, занимающийся на ГАЗе сборкой «чаек», переоборудован на изготовление гидромеханических трансмиссий для БелАЗов. Навыки, которые за многие годы накопили полторы тысячи высококвалифицированных специалистов, малому утрачиваются. Более того, люди, которые занимались изготовлением ГАЗ-13 и ГАЗ-14, зная себе цену, уходят на дру-

гую работу, где нужно их умение, подаются в кооперативы, малые предприятия. Распадается коллектив, сложившийся десятилетиями, коллектив, хорошо натренированный на выпуске совершенных машин, конструкция которых требует немалой доли ручного, мастерского труда. Подобная участь ждет и подразделение ЗИЛА, которое занимается легковыми автомобилями. Так что ж, окончательно свернуть производство представительских машин?

Мы говорим, что на представительские автомобили мал спрос. А как может быть иначе, если у нас в стране купить их в личное пользование невозможно. Между тем, почему деловому человеку, эстраднему певцу, художнику, врачу-атлету должно быть отказано в праве ездить на собственном черном лимузине? Только потому, что инспекторы ГАИ могут спутать их с правительственными? Не пора ли пересмотреть устаревшие порядки и, если человек хочет и может купить советский «Роллс-Ройс», — ради Бога!

И уж если я обронил эти слова «Роллс-Ройс»: одноименная фирма в Англии ежегодно делает по 1600 машин высшего класса, которые идут на продажу кому угодно, были бы деньги. Но полтора-два десятка автомобилей особой конструкции фирма изготавливает по спецзаказам. Вот эти модели — аналоги наших правительственных ЗИЛ-4104. Так почему английская фирма не разорвется? Прежде всего потому, что заказчики таких машин (а они есть во всем мире, хотя и немногочисленные) хорошо платят за них. И, кроме того, продаже 1600 автомобилей попроче фирма обеспечивает себе достаточную финансовую опору.

Существуют и другие сферы применения черных лимузинов. Для простого советского гражданина, каждый день едущего автобусом на работу, в магазин, к родственникам, важно в торжественный день своей жизни подкатить на «Чайке» во дворец бракосочетаний или в ресторан по случаю, скажем, своего 60-летия. Хорошо бы, — ведь он имеет на это право — но... Даже в Москве молодожены ждут два-три и более месяцев в очереди на «Чайку». Не думаю, что в других городах положение было бы лучше.

А кстати, почему у нас нет службы найма таких автомобилей для обслуживания граждан? Вот столичная фирма «Зиг-Заг» подает эзеским иностранцам лимузины «Линкольн» с шофером в униформе. Но почему только иностранцам? Скажут — не нужно, дорого. Не надо решать за любого из нас: «дорого» — категория из личной жизни каждого жителя страны.

Кстати, каждый житель вправе рассчитывать, что, приключись аппендицит, инфаркт или другая болезнь, «скорая» комфортабельно доставит его в больницу. А такой машине нужна мягкая подвеска колес, достаточные размеры салона. И еще: при хроническом дефиците на автомобиле скорой помощи вполне возможно создать их как модификации, скажем, «Чайки». Ее длинная колесная база позволит без труда разместить носилки, реанимационное или другое специализированное медицинское оборудование. Ведь существовали же в свое время медицинские модификации ЗИС-101, ЗИС-110, ГАЗ-12. Наконец, за рубежом небольшие кузовные фирмы на базе легковых автомобилей большого класса выпускают машины скорой помощи и даже катафалки.

Если черные лимузины можно будет продавать в частные руки, изготавливать модификации, о которых шла речь, их ежегодный выпуск может быть гораздо больше, чем сегодня. Вспомним, что до войны тот же ЗИЛ делал по 13 лимузинов ЗИС-101 в сутки! Кстати, работали его модификации в такси и скорой помощи.

Уверен, автомобили высшего класса нужны. У них — свой, пусть сравнительно узкий, потребительский сектор. Важно точно определить его границы, чтобы, зная масштабы спроса, произвести необходимые расчеты и установить экономическую целесообразность их производства. Еще одно немаловажное обстоятельство — такой автомобиль является своеобразной визитной карточкой изготовившей его страны, показателем достижений ее автомобилестроения, даже, если хотите, символом государства.

Л. ШУГРОВ

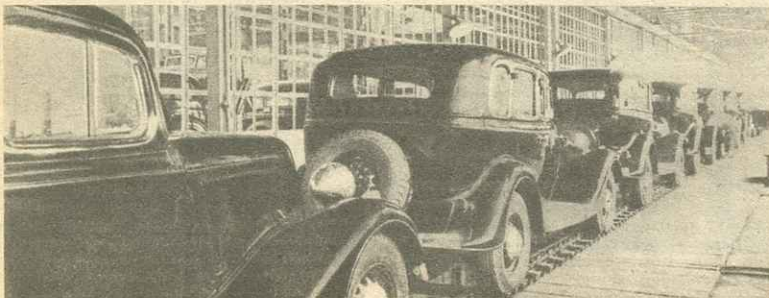
ОТ ПОЛУТОРКИ ДО ПОЛУТОРКИ

Шестьдесят лет назад с конвейера ГАЗа сошел первый грузовик. Наш корреспондент беседует с главным конструктором производственного объединения Ю. КУДРЯВЦЕВЫМ.



тают три тысячи человек. Вы бывали у нас и видели инженерный корпус с конструкторскими бюро, лабораториями, экспериментальным цехом. У нас хорошо оснащенный центр испытаний, первый и до недавнего времени единственный в отрасли климатический комплекс. Теперь есть и собственный испытательный полигон. Мы располагаем современной системой автоматизированного проектирования и расчетов, компьютерами, графопроектирами.

Главный конвейер сборки легковых машин ГАЗ-М1 в середине 30-х годов.



— Юрий Владимирович, не секрет, что первые модели ГАЗа как две капли воды были похожи на грузовой и легковой «форды». Стало быть, и работы для конструкторов поначалу не было. Да и само конструкторское бюро, видимо, появилось позднее!

— Тут вы ошибаетесь. Технический отдел Нижегородского автомобильного завода (так вначале назывался ГАЗ) организован летом 1929 года. Мы получили всю техническую документацию на фордовские модели. Но эти чертежи, где все размеры в дюймах, а надписи по-английски, надо было освоить, сделать их русские дубликаты, изучить обе машины. Наши молодые конструкторы стажировались тогда у Форда и вскоре приступили к созданию собственных моделей.

К слову, в дальнейшем ГАЗ сам стал поставщиком кадров — одиннадцать наших инженеров возглавили КБ автомобильных и моторных заводов страны. Четырежды лауреат Государственной премии Андрей Александрович Липгарт, главный конструктор нашего завода с 1933 по 1952 год, сыграл исключительную роль в формировании конструкторской школы. Его преемниками на посту главного конструктора были Н. И. Борисов, А. Д. Прохвирин (руководил конструкторско-экспериментальным отделом 29 лет) и оставивший яркий след И. С. Мухин.

— Что сегодня представляет собой Управление конструкторско-экспериментальных работ [УКЭР] вашего завода!

— Это большое хозяйство, где рабо-

И если тогда он был на уровне лучших мировых образцов, то к началу выпуска — дай Бог в 1993 году — уже может устареть. Как же при таких темпах поспевать за техническим прогрессом!

— Приходится уже сегодня, до поставки машины на конвейер думать о ее модернизации. Например, собираемся установить турбонаддув, другие новшества. Вообще, должен заметить, и конструкция наших нынешних серийных автомобилей постоянно совершенствуется. ГАЗ-24, например, не раз подвергался модернизации. Вспомните ГАЗ-53: в 1964 году он получил новый двигатель, потом подняли его грузоподъемность, внедрили двигатель с новой головкой цилиндров — шло многоэтапное совершенствование автомобиля.



Главный конструктор ГАЗа [1933—1952 гг.] Андрей Александрович Липгарт и его заместитель Николай Александрович Астров [слева] — конструктор боевой гусеничной техники.

— И все-таки не ГАЗ пионер применения турбонаддува, не на «Волге» впервые появился серийный двигатель с двумя распределительными валами в головке цилиндров, не ваш завод берется внедрить на серийных автомобилях газовую турбину. Выходит, как и 60 лет назад, у нас технический прогресс начинается с зарубежного серийного образца, купленного для ознакомления.

— Вы неправы. Вспомните «Победу» с кузовом революционной формы; двигатель ГАЗ-21, имевший полноопорный колесчатый вал, блок цилиндров из алюминия нового сплава, гильзы «мокрого» типа — для своего времени смелые, пионерские решения. А ГАЗ-66, который, по признанию западных специалистов, стал первым настоящим автомобилем высокой проходимости.

Что же касается зарубежных образцов, то мы, как и все автомобильные заводы в мире, пристально изучаем конкурентные конструкции. Что-то мы заимствуем, что-то заимствуют и у нас. Например, ставший классическим ГАЗ-51 послужил прототипом машин «Люблин» в Польше, «Сырри» в КНР, «Юэцзинь» в Китае. «Победа» с незначительными изменениями выпускалась в Польше под именем «Варшава».

— Это все вчера, Юрий Владимирович. А что завтра!

— Казалось бы, при таких богатых возможностях УКЭР завод должен часто обновлять свои базовые модели. Но на конвейерах по-прежнему ГАЗ-66, изготовляемый с ноября 1963 года, ГАЗ-24, поставленный на производство в конце 1970 года. Я уж не говорю о том, что грузовик ГАЗ-52-04 — это, наверное, единственная в мире серийная модель, которая оснащается двигателем пятидесятилетней давности.

— Замечу, долгая жизнь модели на конвейере не всегда признак консерватизма фирмы. Тому немало примеров и у нас и за рубежом: «Форд-Т», «Фольксваген-жуик», «Остин-мини». Совершенство их конструкции определило продолжительный спрос и поэтому продолжительный период производства.

Впрочем, ваш упрек я отчасти принимаю. Однако, увы, не все в нашей власти. Поверьте, в УКЭР создано немало интересных моделей, но возможности их освоения зачастую сдерживаются скудными ассигнованиями на реконструкцию предприятия.

Теперь о бензиновом двигателе для машин семейства ГАЗ-52, который вы упоминали. Он пока остается, но УКЭР активно работает над новым базовым шестичилиндровым дизелем и созданием его семейства, куда войдет и четырехцилиндровая модификация для машин класса ГАЗ-52.

— По-моему, первые образцы перспективного дизельного грузовика ГАЗ построил в 1982 году, в год 50-летия.

— Мы готовим радикально новые модели. Возьмем легковые. Вместо «Чайки» ГАЗ-14, которая уже не выпускается, будет ГАЗ-3105. Другая перспективная машина, ГАЗ-3104 займет место нынешней «Волги» ГАЗ-3102, а «Волгу» ГАЗ-24-10 в нашем типаже сменит ГАЗ-3103. Все они, естественно, будут широко унифицированы. Это автомобили с современным внешним видом, хорошей аэродинамикой, комфортабельным оборудованием салона. Для ГАЗ-3105 мы спроектировали новый V-образный восьмичилиндровый двигатель мощностью 190 л. с. ГАЗ-3103 и ГАЗ-3104 получат новый четырехцилиндровый мотор. У него головка с четырьмя клапанами на цилиндр и двумя распределительными валами. Мощность — около 150 л. с.

— Но эти модели рассчитаны на довольно далекую перспективу, а что можно ожидать в ближайшее время?

— Уже во второй половине нынешнего года разберем выпуск ГАЗ-31029. Он получит новый 150-сильный двигатель, пятиступенчатую коробку передач и зад-

ускорить отработку конструкции и освоение ее производства, значительно упростить снабжение запасными частями в эксплуатации. Кстати, первые образцы ГАЗ-3302 уже проходят заводские испытания. Так что, начав в 1932 году с выпуска ГАЗ-АА грузоподъемностью 1,5 тонны, вновь возвращаемся к полутонной машине.

— Сейчас велик интерес к «экологически дружелюбным» автомобилям. Что нового в этой области содержит «портфель» одного из опытных конструкторских коллективов страны!

— Мы давно занимаемся альтернативными видами топлив и системами нейтрализации отработавших газов. Уже выпускаются модели, работающие и на сжиженном (грузовые ГАЗ-53-19 и легковые ГАЗ-24-17) и сжатом природном газе (ГАЗ-53-27, ГАЗ-53-28). Сейчас планируем оснащать их импортной газовой аппаратурой. Заканчиваем отработку «газовой» модификации ГАЗ-3307, испытываем шести- и четырехцилиндровые дизели с газо-

жидкостным рабочим процессом. И — я возвращаюсь к вашему вопросу в начале беседы — не снята с повестки дня конструкция «всеядного» газотурбинного двигателя мощностью 200 л. с для легкового автомобиля. Так что почти трехтысячный коллектив конструкторов, испытателей и рабочих управления готов продолжить славные традиции, заложенные пионерами конструкторско-экспериментального отдела ГАЗа.

— И когда намечено освоить новинки!

— Это очень непростой вопрос. Сроки освоения определяются возможностями многочисленных смежников, капитальным строительством. Хочу верить, что новые структуры управления финансированием отрасли — я имею в виду недавно созданный «Автосельхозмаш холдинг» — смогут решить эту задачу.

ГАЗ-3105 — легковой автомобиль нового семейства, который намечено оснастить 190-сильным двигателем.



Готовые грузовые автомобили ГАЗ-3307 на контроле после схода с конвейера.

ний мост с неразъемным картером редуктора. Хочу обратить ваше внимание, что освоение новых узлов пойдет по этапам: сначала кузов с измененной внешностью, потом — коробка, двигатель...

— Сейчас многие наши заводы стремятся освоить зарубежные «ноу-хау», и в этой связи ходят слухи о возможном сотрудничестве ГАЗа с «Пежо». Даже называют конкретную модель, которая намечена к выпуску, — «605».

— Разговоров на эту тему было много, надежд не меньше, реальное же дело пока не продвинулось вперед. Я не хотел бы давать пищу для дальнейших пересудов. Давайте вернемся к автомобилям ГАЗ.

— Согласен. В газетах промелькнули отрывочные сообщения, что ГАЗ намерен выпускать легкий грузовик для перевозки полутора тонны груза. Что за этим стоит!

— Мы изучили конъюнктуру зарубежного и внутреннего рынка, сложившуюся за последние годы, и отошли от курса на постоянное повышение грузоподъемности. Более того, решили вернуться к классу полутонных машин. ГАЗ в нашей стране практически единственный завод, который выпускает и грузовые и легковые модели, а значит есть возможность широко унифицировать двигатель и узлы новой машины ГАЗ-3302 с одним из наших легковых автомобилей. Цель —



Машина ближайшего будущего — ГАЗ-31029, модернизированная «Волга» ГАЗ-3102.



Перспективный грузовой автомобиль ГАЗ-3302, рассчитанный на перевозку полутора тонны груза.

Вел беседу Л. ШУГУРОВ

Фото ГАЗ

СТО ДВАДЦАТЬ ТЫСЯЧ НА «ОКЕ»



Сто двадцать тысяч километров — вообще пробег серьезный, а для такого маленького автомобиля, как «Ока», — тем более. Три с половиной года верой и правдой прослужила наша машина в редакции. Хранилась под открытым небом, эксплуатировалась круглогодично. Сегодня пришла пора подвести итоги этой службы, дать оценки автомобилю, его узлам и механизмам.

Прежде всего стоит особо подчеркнуть то качество «Оки», в которое никак не могут поверить люди, на ней не ездившие: автомобиль уверенно держит дорогу на мокрой грязи, на гололеде, на раскисшей снежной каше. А проходимость этой малышки заставляет вспомнить ставший легендарным «горбатый» ВАЗ-965. Во всяком случае, за все время эксплуатации ни разу не довелось прибегнуть к помощи других водителей и автомобилей.

Обзорность в «Оке» хорошая, остекление большое, жаль только, что у заднего стекла нет подогрева. Наружное зеркало заднего вида хотелось бы существенно увеличить. Посадка водителя в общем такая же, как в «жигулях», но обивка сиденья из кожзаменителя очень неудобна: скользкая, холодная зимой и мокрая от пота летом. Поэтому я возликовал, когда поставил передние сиденья от ВАЗ-2108 (технически это достаточно просто).

Теперь кратко «пройдемся» по отдельным агрегатам и системам.

Кузов вел себя вполне добропорядочно: до сих пор краска выглядит совершенно свежей, хотя в нескольких местах и появились рыжие пятнышки. За все время пробега ни одна деталь кузова не заменилась. При итоговом обследовании обнаружилась трещина на правой передней стойке и на обеих чашках, служащих опорами амортизаторов передней подвески. Днище в полном порядке, мастика нигде

не отслоилась, пороги не прогнили (что вообще-то странно).

Силовой агрегат. В одной из прежних публикаций я уже писал, что первый двигатель проработал 47 тысяч километров, после чего срезало шлицы шестерни маслонасоса. Второй двигатель стоит и сейчас. Он хорошо тянет, не дымит, экономно расходует масло.

Сцепление — довольно слабый узел. Первый раз оно отказало очень быстро, но тут, возможно, была и моя вина, я еще не понял его тонкостей, в том числе и связанных с регуляторами. Затем пришлось переключать накладки ведомого диска, но сейчас он снова на ладан дышит и заставляет быть очень аккуратным.

Коробка передач работает четко, передаточные числа считаю вполне приемлемыми, синхронизаторы не подводят. Но дважды были отказы механизма переключения передач. Первый раз вышла из строя опора рычага переключения, второй раз «саморазобрался» механизм выбора передач в коробке.

Ходовая часть. По задней балке и подвеске принципиальных замечаний нет, но два потекших амортизатора пришлось заменить. Передняя подвеска до сих пор работает нормально. Уместно упомянуть и тот факт, что попытки проверить развал и сходжение, отбалансировать колеса оказались безуспешными: ни одна мастерская в Москве за это не взялась. Пришлось действовать старыми дедовскими методами и «точными приборами»: веревкой, отвесом, линейкой.

Электрооборудование в целом заслуживает похвалы. Таинственный коммутизатор, которого поначалу так все боялись, не подводил ни разу (хотя, каюсь, запасной его время лежит под сиденьем). Зажигание тут вообще «как из пушки» — никаких проблем, искра поджигает любую смесь. Но провода высокого напря-

жения чаще обычного приходят в негодность. Со временем по ним начинает утекать ток высокого напряжения, особенно в сырую погоду и там, где провода касаются других деталей.

Слабое место — стартер. В первые месяцы его меняли несколько раз, отказывало тяговое реле. Потом вышла из строя муфта («бендикс»). Сейчас бывает так, что стартер включается только после пяти — десяти поворотов ключа зажигания. Несколько раз отказывал также датчик включения электровентилятора.

Таковы общие оценки. Если их просуммировать, я готов поставить «Оке» твердую четверку по привычной пятибалльной шкале. Теперь есть смысл перейти к разговору о некоторых частностях, но прежде хочется высказать такое соображение.

Вопрос о массовом выпуске «Оки» до сих пор не решен. Первоначальные планы, согласно которым мы должны ежегодно получать 50 тысяч этих симпатичных автомобильчиков, остались на бумаге, а главным тормозом послужили проекты о приобретении западных лицензий для Елабуги. Пока шли разговоры на эту тему, на КамАЗе, на ВАЗе и в Серпухове «Оку» собирали буквально поштучно, а сложность с ее комплектацией все увеличивались. Но елабужский колосс пока так и стоит невостребованным, а потому, думается, хоронить «Оку» преждевременно. Видимо, в ближайшие два-три года ее выпуск будет понемногу нарастать. ВАЗ-1111 и сейчас уже совсем не редкость, а в обозримом будущем число владельцев этих машин должно заметно увеличиться.

Ну, а коли так, вопросы эксплуатации и ремонта «Оки» должны интересовать многих автомобилистов. Тем более, что существующие СТО, даже гарантийные, заниматься этим автомобилем не хотят, не могут и не умеют. Основываясь на этом, позволю себе изложить некоторые рекомендации субпо практического характера, основанные на собственном опыте. Постоянных читателей, помнящих наши предыдущие публикации, прошу предупредить мне некоторые повторы — в данном случае они неизбежны.

Прежде всего коснусь карбюратора. В целом этот прибор достаточно удобный и не очень сложный, но у него есть врожденные пороки. Один из них — постепенное изменение уровня топлива в поплавковой камере. Происходит это, на мой взгляд, из-за того, что металл основания, на котором крепится поплавок, слишком мягок, а усилие, с каким поплавок воздействует на запирающий клапан, велико. В результате регулировочный усик постепенно «уходит» и тысяч через пять — десять уровень топлива заметно возрастает, соответственно «аппетит» двигателя повышается.

Перед проверкой уровня топлива нужно прогреть двигатель до рабочей температуры и дать ему поработать на малых оборотах минуты две-три. Затем снять воздушный фильтр, отсоединить шланг подачи топлива и трос привода воздушной

заслонки карбюратора, вывернуть пять винтов крепления крышки карбюратора и снять крышку вместе с прокладкой. Оперев штангенциркуль о плоскость разъема карбюратора (прокладку снята!), глубинометром определяют расстояние до поверхности бензина в поплавковой камере: оно должно находиться в пределах 24—26 мм. Меньшая величина придает автомобилю резвость, но увеличивает расход топлива, при пониженном уровне результат получается обратным. Подгибать устик поплавка следует очень осторожно, в несколько приемов.

Второй типичный дефект, который я наблюдал на нескольких автомобилях с пробегом больше 30 тысяч километров, — поломка одной из выпускных труб.

У «Оки» к выпускному коллектору крепятся две трубы (по числу цилиндров). Они сразу круто изгибаются и опускаются вертикально вниз, вдоль блока цилиндров. Здесь находится еще одна точка крепления: штампованный хомут прижимает трубы к приливу блока. Ниже хомута трубы соединяются и, снова изогнувшись на 90 градусов, уходят под днище. Одна из труб ломается как раз под хомутом.

Чтобы снять трубу, нужно предварительно демонтировать воздушный фильтр, карбюратор и впускной коллектор. Работу целесообразно начинать сразу на смотровой канаве, чтобы избежать трудностей при сборке. Перед сваркой надо как можно тщательнее совместить стыки, иначе потом невозможно надеть фланцы на шпильки и обеспечить герметичность соединения. Шов обваривают круговую, а потом усиливают продольными пластинками. Сломанная труба вынимается достаточно легко, а вот отремонтированная встает на место с большим трудом. Тут рецептов нет, наилучший вариант придется искать по месту. И еще. К выпускным трубам приварена муфта, из которой забирается подогретый воздух для зимнего режима работы двигателя. Ее нужно сразу удалить, иначе хитро изогнутая труба на место не встанет.

Последний совет касается регулиров-

ки стояночного тормоза. На «Оке» она осуществляется довольно просто. Нужно поддомкратить заднее колесо, зафиксировать машину от произвольного перемещения, снять колесо, вынуть резиновую заглушку из окна тормозного барабана и повернуть барабан так, чтобы окно оказалось напротив регулировочного узла. Затем, придерживая барабан, отверткой через окно постепенно поворачивайте регулировочную гайку до тех пор, пока не почувствуете, что барабан стал затормаживаться. После этого несколько раз поработайте рычагом стояночного тормоза от упора до упора, и вы почувствуете, как барабан снова станет крутиться свободно. Опять вращайте регулировочную гайку и опять работайте рычагом. Обычно эти операции приходится повторить два-три-четыре на одном колесе и столько же на другом. Только после этого стояночный тормоз начинает работать.

Было бы наивно думать, что за 120 тысяч километров с нашей «Окой» не случилось иных неприятностей и мне не пришлось никуда заглядывать, кроме тех узлов, о которых только что рассказал. Конечно же, бывало всякое, как с любым автомобилем, который эксплуатируется жестко и непрерывно. Но другие отказы носили такой характер, когда домашний ремонт не мог помочь (например, выход из строя механизма переключения передач). А потому и вспоминать о них еще раз не хочется. Тем более, что у нас пока осталась незатронутой тема, наверняка представляющая для читателей немалый практический интерес.

Речь пойдет о запасных частях.

«Ока» создавалась специалистами ВАЗа на хорошей серийной основе с соблюдением известной унификации. Это значит, что некоторые узлы и детали от других моделей подходят к «Оке», о чем полезно знать. Какие же это детали?

Начнем, естественно, с двигателя. Как известно, на ВАЗ-1111 используется «половинка» от двигателя ВАЗ-2108. Стало быть, поршни, кольца, шатуны и вкладыши здесь точно те же, что на «вось-

мерке». От этого же двигателя и весь привод газораспределительного механизма — большая и малая шестерни и ремень, а ролик натяжного механизма — от «2105».

Распределительный вал (он оригинальный, короткий) приводит в действие чисто «восьмерочные» клапаны. Масляный насос весь заимствован от этого же двигателя, а масляный фильтр — от «пятой» модели. От ВАЗ-2108 взяты и насос системы охлаждения, и термостат, и датчик включения электровентилятора. Сам же вентилятор — от «троейки».

Все синхронизаторы коробки передач, подшипники и сальники дифференциала в каталожных обозначениях начинаются с индекса «2108» — значит, они полностью взяты с этой модели.

В приводе тормозов также множество деталей и узлов, взаимозаменяемых с теми, что давно и хорошо известны. Вакуумный усилитель — от «2103», главный тормозной цилиндр — от «Нивы» (а его начинка, естественно, имеет еще более древнюю родословную — она вся от «2101»).

Отопитель тоже в значительной мере унифицирован. Если в нем использован алюминиевый радиатор — это от модели «2105», если медный — от «2101». От «жигулей» взяты и электродвигатель, и кран, и рычаги управления, и пластмассовая арматура.

В системе зажигания родство с ВАЗ-2108 проявляется однозначно: от этой модели здесь замок зажигания, коммутатор, катушка зажигания (21083-3705010), генератор.

Наконец, в салоне «Оки» легко узнается комбинация приборов с «2101»; от этой же модели подрулевой переключатель, привычные «жигулевские» клавиши управления, реле.

Понятно, нет возможности назвать все, что использовано здесь от других моделей ВАЗ. Но и сказанного, полагаю, достаточно, чтобы понять: на первый случай запчасти есть. А значит, положение далеко не безнадежно.

Б. ДЕМЧЕНКО

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Какая фирма — «Роллс-Ройс» или «Мерседес-Бенц» выпускает более дорогие и комфортабельные автомобили!

Модели высокого класса, выпускаемые «Роллс-Ройсом» и «Мерседес-Бенцем», по комфорту вполне сопоставимы. А вот цена действительно сильно разнится. Самый дорогой «Мерседес-Бенц» — модели «600СЕЛ» с 12-цилиндровым двигателем стоит более 198 тысяч немецких марок, в то время как наиболее дорогая модель «Роллс-Ройса» — «Корниш» — более 430 тысяч. Да и другие модели английской марки по цене превосходят «мерседесы». Почему? Сборку «роллс-ройсов» ведут бригады высококвалифицированных мастеров на стапелях. Осуществляется строгий контроль за качеством деталей и сборки. «Роллс-ройсы» окрашивают нитрозольно-вручную в несколько слоев с промежуточной полировкой каждого слоя. Каждый автомобиль отправляется в испытательный пробег. После этого

его разбирают, подвергая все узлы дополнительному контролю, собирают и вновь отправляют в пробег. И лишь затем он поступает заказчику, причем фирма хранит сведения о том, кому в какой комплектации и когда продан очередной автомобиль. Отменное качество изделий фирмы «Роллс-Ройс» подтверждают многочисленные машины этой марки, эксплуатируемые уже 20, 30 и даже 40 лет.

Есть ли возможность заменить кузов «Москвича-21403» новым!

Как нам сообщили, в связи с освоением модели АЗЛК-2141 на существующих производственных площадях завод вынужден был прекратить производство кузовов к автомобилям «Москвич-2140». Для замены кузова этой модели и ее модификаций «21403», «21406» в производственном управлении «Москвичавтотехобслуживание» рекомендуют использовать кузов модели «Москвич-ИЖ-412ИЭ» Ижевского автозавода.

Какую часть налога с владельца транспортных средств надо уплатить, если автомобиль приобретен, например, в декабре!

Налог с владельца транспортного средства взимается в зависимости от времени приобретения. Если машину ставят на учет во втором полугодии, он составляет 50 процентов от предусмотренной ежегодной суммы, если в первом — все 100.

Возможно ли, имея право на управление мотоциклом, открыть категорию «В», сдав лишь экзамен по вождению автомобиля!

Нет, и в этом случае для «открытия» категории «В» в Госавтоинспекции необходимо сдать экзамены как по вождению автомобиля, так и по Правилам дорожного движения. При этом предварительное обучение на курсах обязательно.

ВТОРОЕ ДЫХАНИЕ?

Новый, 1992 год наша автомобильная промышленность встретила без традиционного министерства, которое контролировало, руководило, финансировало, требовало план, согласовывало, поощряло и наказывало.

Место министерства занял «Автосельхозмаш холдинг». Решение о создании подобного акционерного объединения подписали руководители правительств суверенных республик и правительства Москвы. Что же стоит за этим иностранным и пока малопонятным словом и чего нам, автомобилистам, ждать от «холдинга»? Рассказать об этом корреспондент журнала Л. ШУГРОВ попросил вице-президента «Автосельхозмаш холдинг» В. П. МОРОЗОВА.

— Валентин Павлович, чтобы сразу внести ясность в существо дела, холдинг это...

— Это не административная, а чисто финансовая структура. Ее основные задачи — концентрация средств для создания новых производств, организация кооперационных связей, работа с акциями для обеспечения наиболее эффективной деятельности в условиях рыночной экономики. В «Автосельхозмаш холдинг» вошло 160 предприятий, объединений и организаций старого министерства. Сделали они этот шаг на добровольных договорных началах.

— А зачем такой шаг? В качестве смежных вывески, как представляется на первый взгляд, или же за ним стоит некая экономическая необходимость?

— Проще просто сказать «смена вывески», тем более что аппарат холдинга занял служебные помещения бывшего Минавтосельхозмаша на Кузнецком мосту. Но это совсем не так. Повторяю — холдинг не администрирует, а финансирует, что важно в меняющихся экономических условиях.

Посмотрите: административно-командная система распадается, в нашей отрасли, как и в других, рвутся кооперационные связи, надвигается организационный хаос. Для такой отрасли, которая ведет массовое производство очень сложных и наукоемких изделий, характерно колоссальное количество заводов-смежников. Она живет благодаря хорошо отлаженному внутривидовому, а теперь уже и международному разделению труда. Эта кооперация как трудовой навык — приобретает медленно, а теряется быстро. Утрачим связи — начнут закрываться заводы...

— Значит, возьмемся за руки, друзья, чтоб не пропасть поодиночке!

— Да, что-то вроде этого. Вот по-

смотрите. Соглашение о создании холдинга подписало большинство суверенных республик, причем согласование вели не их руководители, а директора наших предприятий, лица кровно заинтересованные в сохранении жизнеспособности своих заводов. Скажу, что Российская Федерация, на территории которой находится немалое количество заводов автомобильной промышленности, первой подписала соглашение.

В основе создания холдинга — четыре важнейших положения. Во-первых, предприятия находятся в собственности суверенных республик (ВАЗ, ГАЗ, ЗИЛ и другие — России; ЗАЗ, КраЗ, ЛАЗ — Украины; МАЗ — Бел. руси и т. д.). Второе — республики делегировали холдингу право держателя акций своих предприятий с использованием этих ценных бумаг в качестве залоговой стоимости. Это очень важное обстоятельство.

— Еще бы не важно! Вот я прочел в «Советском энциклопедическом словаре» 1989 года издания, что холдинг — это «акционерная компания, использующая свой капитал для приобретения контрольных пакетов других компаний с целью установления господства и контроля над ними». Значит, в этом истинная цель любого холдинга, в том числе «Автосельхозмаша», и вот это второе положение, названное вами, и показывает истинную сущность...

— Нет-нет. Смотрите — все акционерное общество, лишь недавно сформировавшееся в нашей отрасли, не располагают механизмом для концентрации капитала и усилий. В условиях же рынка ни один завод, ни одно объединение (даже ВАЗ!) не выживут. Где взять кредиты на реконструкцию, разработку новой модели, приобретение высокопроизводительного оборудования? Допустим, даже нашли такого кредитора, а кто даст ему гарантии? Вот холдинг — он не под честное слово, а под залоговую стоимость акций, которую республике ему доверили, может дать такие гарантии. Так и только так делается в финансовом мире при рыночной экономике. Ну а цитата, она, к сожалению, идет от старых стереотипов...

Теперь вернусь к четырем — вернее, оставшимся двум — базовым положениям, о которых мы начали говорить. Третье среди них — делегирование республиками и предприятиями холдингу права распоряжаться частью их продукции. И, наконец, четвертое — большая часть республик доверила нам координацию текущей деятельности еще неакционированных предприятий.

— И что же следует из этих четырех положений, что они дают!

— Они — плацдарм для вступления в рыночные отношения и только при них

будет наиболее эффективно работать. А отношения эти полностью установятся с выходом на сцену конвертируемого рубля. Тогда, не разрывая специфических связей между предприятиями отрасли, имеющими массовое производство, мы будем конкурировать с иностранными фирмами, и в первую очередь на своей территории. Реализуя четыре названных мною положения, мы сможем в новых условиях сообща проводить глубокую реконструкцию производства, приобретать нужные нам сырье, комплектующие изделия, лицензии.

Холдинг это делает, будучи заинтересован в финансовом здоровье своих предприятий, их прибыльности, а не в «плане».

— Ну, а что дадут эти преобразования простому автомобилисту!

— Это залог грамотного и, замечу, цивилизованного перехода отрасли к рыночным отношениям, возможность с помощью холдинга экономически управлять заводами. Конкретное следствие из этого — предотвращение спада в выпуске автомобилей и другой техники, исключение грозящей в ближайшие годы остановки конвейеров.

Без холдинга зарубежные автомобильные гиганты с наступлением рыночных отношений легко поглотят наши разрозненные заводы, просто купят их. Если мы хотим, чтобы наше автомобилестроение поднялось, использовав новые экономические условия, мы не должны разбавить производственный потенциал отрасли.

Конечно, в условиях рынка будет конкуренция с продукцией зарубежных фирм, а точнее, с продукцией таких холдингов, как «Дженерал моторс», ФИАТ и других. Им в одиночку противостоять невозможно, а наш холдинг с его финансовой мощью позволит бороться. Например, чтобы наши машины были совершеннее, лучше, надо развивать отраслевую науку. На нее в прошлом расходовали около 600 миллионов рублей за год, а с помощью холдинга сможем вкладывать значительно больше.

— Валентин Павлович, а что, весь штат чиновников бывшего Минавтосельхозмаша перетек в холдинг!

— Нет, аппарат стал меньше и функции его стали иными. Их холдинг принимает по контракту столько, сколько нужно для эффективной текущей деятельности. Возглавляет холдинг — Правление, куда входят руководители учредивших его предприятий плюс президент (им стал Н. А. Пугин) и вице-президенты. Правление ежегодно отчитывается перед специальным органом — наблюдательным советом, куда входят назначенные представители от каждой из республик, подписавших соглашение о создании холдинга.

— Вместе с читателями выражаю надежду, что «Автосельхозмаш холдинг» вольет новую кровь в наше автомобилестроение и в ближайшие годы у него откроется второе дыхание.

— Я убежден, что именно так и будет.

«МОСКВИЧ» В МИЛИЦЕЙСКОМ МУНДИРЕ

Перед вами непривычный по внешнему оформлению «Москвич». Это АЗЛК-21418 «Патруль», разработанный ПО «Москвич». Машина оборудована по требованию заказчика — ГУВД Москвы. Более 200 «патрулей» уже приступили к работе в столице. Боевая окраска: «канаречная» с синими полосами, надписями «милиция», «ПГ» (патрульная группа) и порядковым номером экипажа на бортах. Автомобиль не для игры в «догонялки» с любителями быстрой езды. Его задача — патрулирование по заданному маршруту. Поэтому конструкторы предусмотрели комплектацию машины различным специальным снаряжением.

Дополнительные энергопотребители вынудили поставить в багажнике еще один аккумулятор. Он подпитывается от более мощного, чем на «2141», генератора (60 А) и отключается при пуске двигателя, дабы не разрядился. Электронная аппаратура занимает добрую половину багажника. В другой его части — каски, бронжилеты, пластиковые щиты.



- Старший лейтенант с «Петровки, 38» демонстрирует содержимое багажника: каски и бронжилеты.
- Боевая окраска «Москвича».
- Справа от рулевой колонки расположено пульте управления телекодовой связи и катодно-люминесцентный экран.

Специальный «Москвич» должен стать частью автоматизированной системы «Патруль», с помощью которой повысится эффективность работы патрульных — на место происшествия они могут подоспеть в течение нескольких минут.

Объективности ради следует сказать о недостатках машины. Прежде всего, милиция не устраивает маломощный двигатель УЗАМ-331.10. А ведь автомобиль по сравнению с базовым потяжелел на 80 кг! Не решен вопрос с ремнями безопасности, а потому их попросту нет. В ГУВД считают, что непристегнутые патрульные в экстремальной ситуации будут быстрее готовы к действиям. Но отсутствие ремней — нарушение Правил дорожного движения. Неясно также, успеют ли вытаскивать из попавшей (не дай Бог!) в аварию и загоревшей машины прикованного к ней нарушителя. Быть может, конструкторам нужно предусмотреть экстренную разблокировку «коков».

Дополнительный аккумулятор стоит в багажнике рядом со специальным снаряжением, ничем от него не отгороженный, и это обязательно приведет как к порче снаряжения, так и к коррозии полости багажника.

На иностранных патрульных машинах дополнительную батарею закрывают защитным кожухом. Помимо этого автомобили аналогичного назначения зарубежных фирм оснащены мощным буфером и защитными решетками на фарах впереди — на случай тарана.

В заключение отмечу, что АЗЛК-21418 «Патруль» — первая в России специальная легковая машина для патрулирования. И, хочется верить, она поможет ослабить криминогенную обстановку в наших городах.

Д. ОРЛОВ
Фото В. Князева

Первое, что бросается в глаза — прожектор-искатель на правом крыле. Он управляется первым номером патруля вручную — за рукоятку. На крыше — система СГУ-60: проблесковый огонь, громкоговорящее устройство, сирена. АЗЛК-21418 комплектуется также противотуманными фарами.

Салон автомобиля разделен надвое. Впереди — рабочие места милиционеров. На дверях — карманы для малогабаритных радиостанций. Справа у центральной консоли закрепляется автомат Калашникова, у порогов дверей — резиновые палки. Чуть выше рычага переключения передач — экран на катодно-люминесцентных индикаторах, куда выводится необходимая экипажу информация. На месте традиционного ящика для перчаток — радиостанция голосовой связи. Между спинками сидений — управление СГУ. Ну а перед нарушителем порядка открываются задние двери. Чтобы ему было трудней убежать, стекла дверей не опускаются, механизмы стеклоподъемников и ручки привода отсутствуют. Двери закрываются снаружи на замок. Сиденье заднего ряда обтянуто легкомоющимся кожзаменителем, а по бокам его предусмотрены специальные серьги, к которым пристегиваются наручники задержанного. Пока все. В будущем намечено устанавливать перегородку из 6-миллиметрового прозрачного поликарбоната, защищающую патруль от непредвиденных действий с заднего сиденья.

- Нарушитель порядка задержан... и стал «заложником» автомобиля.





АВТОМОБИЛИ «ВОЛВО-440» И «460» В МОСКВЕ намерена продавать голландская фирма «Расма». Эти машины специально приспособлены к работе в условиях нашей страны. Они оснащены карбюраторами, а не системами впрыска топлива, в качестве горючего используют наш бензин АИ-93, не комплектуются катализаторными нейтрализаторами. Автомобили «Волво» имеют высокую репутацию в глазах автомобилистов. Их детали и узлы служат довольно долго. Машинам «Волво» моделей «440» и «460» необходима замена свечей через каждые 45 тысяч километров, регулировка задних барабанных тормозов не нужна первые 60 тысяч километров, а зуб- «Волво-440ГЛ» (вверху) и Волво-460ГЛ».

Фото «Волво»

чатый ремень и эластичные рукава из нержавеющей стали в выпускной системе требуют замены лишь после 80 тысяч километров начального пробега.

Четырехдверный седан «Волво-460ГЛ» и пятидверный хэтчбек «Волво-440ГЛ» имеют привод на все колеса, двигатель «Рено» (1721 см³, 90 л. с.), пятиступенчатую коробку передач. При езде в режиме городского цикла расход топлива — 9,4 л/100 км. У автомобиля дорожный просвет 125 мм и 14-дюймовые шины.

Представители торговой фирмы «Транс эроуп маркетинг ассошиэйшн» («Тэмасс») из Амстердама, которые вышли с голландскими машинами на наш рынок, продают их через «Расму» по цене 12 850 долларов США (модель «440»).

Из общего количества грузовых автомобилей, выпускаемых советскими заводами, 27% составляют полноприводные модели. Среди легковых на машины колесной формулы 4x4 приходится 11,5%.

По данным министерства транспорта Англии, 1991 год дал снижение смертельных случаев ДТП примерно на четверть меньше, чем предыдущий.

Французский журнал «Л'эргос» предсказывает, что на европейском рынке к 1995 году 87% легковых автомобилей будут оснащены системами электронного впрыска топлива (сейчас — половина).

Японская спортивная модель «Хонда-НСИкс» — первый в мире серийный автомобиль с электроническим усилителем в рулевом управлении.

Крупнейший шинный завод бывшей ГДР «Пнойманг райфенверке» ликвидирован. Он дал пополнение армии безработных в 3 800 человек.

В нынешнем году исполняется четверть века, как на «Ижмаше» началось производство «москвичей-412». Они выпускаются и поныне.

Среди европейских стран наиболее развитой сетью автомагистралей располагает Германия — 8715 километров. За ней идут Франция (6570 км) и Англия (2995 км).

ПЯТЬ АВТОМОБИЛЬНЫХ МЕХАНИКОВ — по два из Москвы и Киева, один из Новороссийска — отправились во Францию в город Ольнай-Сюр-Буа для прохождения курса обучения на заводе фирмы «Отомобиль Ситроен». По возвращении домой они приступят к работе на открывшихся сервисных станциях фирмы.

ЖЕЛТЫЙ КРАСИТЕЛЬ разрешила применять для дорожной разметки ГАИ МВД РСФСР. На этот эксперимент пришлось пойти из-за нехватки пигмента белого цвета. Желтыми краской и пластиком можно теперь наносить линию разметки, разделяющей транспортные потоки противоположных направлений и пешеходную «зебру» на автомобильных дорогах республиканского и местного значения. Правда, только не на маршрутах иностранных туристов, и только в Бурятии, Коми, Туве, Приморском крае, Владимирской, Вологодской, Иркутской, Курской, Новгородской, Орловской, Рязанской, Саратовской, Тверской, Читинской и Тамбовской областях. При этом разметка должна быть желтой на всем протяжении выбранной для эксперимента дороги.

ПЕРВЫЕ АВТОБУСЫ «МЕРСЕДЕС-БЕНЦ 0-303» собраны в конце прошлого года на автобусном заводе подмосковного города Голицыно. Договор об их лицензионном производстве подписали 15 ноября 1990 года «Мерседес-Бенц АГ» и советский концерн «Автрокон». Заказчик может по желанию оснастить «0-303» телемониторами, кухней, туалетом и другими устройствами, повышающими комфорт. После заключения сделки заказ выполняется в течение 150 дней с высочайшим качеством, присущим «Мерседесу».

Автобус «Мерседес-Бенц 0-303» в Крыму.

Фото «Мерседес-Бенц»



ОДНООСНЫЕ ПРИЦЕПЫ к легковым машинам освоил Московский завод специализированных автомобилей, вступивший в эру конверсии. Небольшое предприятие, довольно давно существующее, изготавливало специальные автомобильные кузова для армий.

Затем приступили к производству одноосных прицепов к легковым автомобилям. В 1991 году завод сделал их полтысячи, а план на 1992-й — уже 10 тысяч.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОШЛИНЫ на въезд в центр немецких городов предлагает ввести на всей территории страны министр труда Германии. Бесплатно проехать туда, согласно его плану, смогут только легковые машины, в которых находятся не менее четырех пассажиров. Если их трое, придется платить пошлину, если двое — более высокую. Если же в машине сидит один водитель, ее просто не пропустят в центр.



ТРИПЛЕКС СПАС ОТ ВИЛ жителя небольшого городка Алоха, что в американском штате Орегон. Рик Валоч катил на своем пикапе «Шевроле» с кабиной «кинг-сайз» по шоссе, свято выдерживая принятый в США лимит скорости — 55 миль в час (88 км/ч). И вдруг в лобовое стекло его машины вознизились... вилы. Злополучные вилы улетели с попутного грузовика при его обгоне, причем водитель не заметил потери, а Рик, оправившись от шока, пробормотал, что он родился во второй раз.

Счастливец Рик и летающие вилы. Фото ТАСС



ДЛЯ КОСМИЧЕСКОГО ПУТЕШЕСТВИЯ австрийского инженера-электроника Францу Фибке служил советский корабль «Союз», а для земных поездок — джип «Пух-300ГД». Этот автомобиль спонсор первого австрийского космонавта, фирма «Штейр-Даймлер-Пух фарройг-техник» передала ему в центре космических исследований. Джип оснащен шестицилиндровым дизелем мощностью 113 л. с./83 кВт, автоматической четырехступенчатой трансмиссией, кузовом с отделкой и оборудованием, как на «Мерседес-Бенце».

Теперь австрийский космонавт и его дублер будут летать по дорогам словенов.

Фото А. Эпштейна

На 48 страницах нового журнала "Фирменный автосервис в СССР" читатель узнает о проблемах автосервиса, новых моделях, спортивных достижениях автомобилей ВАЗ. Новое издание получило прописку в Толыатти, материально ему помогает объединение "АвтоВАЗтехобслуживание".

По данным британского общества фабрикантов и торговцев автомобилями (СММТ), в Великобритании более 30 миллионов человек имеют водительские права. Ежегодно сдают экзамены для их получения более миллиона человек, среди которых 44% женщин.

ПО КОНТРАКТУ ВО ФРАНЦИИ провели весь минувший спортивный сезон лучшие советские мотоциклисты ковровчанки А. Царев и С. Часовских из подмосковного города Видное. Они стали первыми нашими мотоциклистами, заключившими двухгодичное соглашение на выступление за рубежом. Клуб небольшого городка Витри-ле-Франсуа не прогадал: усилиями Александра и Сергея он сразу же выбыл в лидеры французского мотобола, заняв второе место в национальном чемпионате после бессменного победителя — команды «Сума» из города Труа.

КОПИЯ ПОЖАРНОГО ЗИС-5 30-х годов в масштабе 1:43 изготовлена конструкторами Санкт-Петербургского оптико-механического объединения, ЛОМО. Освоение производства масштабной модели стимулировала конверсия. Резко снизились заказы военного ведомства, и руководителям ЛОМО пришлось срочно искать альтернативу основной продукции. Модель ЗИС-5 изготовлена из цинкового сплава, отлично поддающегося литью. Обилие крохотных деталей (прожекторы, заборный рукав, шланг, кран, колокол) придают миниатюре почти «всамделишний» вид. Новинку ЛОМО встретили в Питере с восторгом, и, несмотря на высокую цену, первая серийная партия моментально разошлась.



Пожарный ЗИС-5, воспроизведенный ЛОМО в масштабе 1:43.
Фото М. Блюкина

ЭКСПОРТНАЯ МОДИФИКАЦИЯ ПАЗ-3205 — первый результат совместных разработок Павловского автобусного завода и немецкой фирмы «Эрст Аувертер», тоже выпускающей автобусы. Все боковые окна этой машины сделаны сплошными, без форточек, а два основных в каждом борту объединены. Кузов стал сразу светлее. Автобус получил совершенную систему вентиляции и отопления (теплый воздух подается к каждому сиденью), а также кондиционер. Заметно более комфортабельным сделано место водителя. Двойные стекла окон с герметизированным пространством между ними создают хорошую тепло- и шумоизоляцию салона.

Вместо 28 примитивных сидений для пассажиров установлено 21 комфортабельное кресло. Все они — с откидными спинками, подлокотниками, красивой обивкой. Внешне экспортный ПАЗ легко отличить от своих массовых собратьев по большому боковому окну, новому цветовому оформлению кузова и установленному на задней части крыши теплообменнику кондиционера.

К сожалению, «облагороженная машина» — не для нашего пассажира. О чем и скорбим. Ведь как хорошо прикатить в районный центр на таком удобном и красивом автобусе!

МОТОЦИКЛЫ «УРАЛ» В ВЕЛИКОБРИТАНИИ продаются под названием «Совет Найт» — «Советский рыцарь». Контракт 1991 года предусматривал поставку 500 этих машин — неплохая цифра для перенасыщенного английского рынка. Продажей наших мотоциклов занимается специализированная фирма «Невал». Благодаря ей они приобрели сиденье, руль, боковые сумки в стиле «дикого Запада». Ирбитский же мотозавод заменяет в своих экспортных модификациях главную передачу — «под одиночку», колеса — с 19-дюймовых на 18-дюймовые, устанавливает хромированные глушители и дуги.

КОРПОРАЦИЯ «КРАЙСЛЕР» первой среди американских компаний подняла свой флаг в Таллине. Ее представляет здесь отделение финской торговой фирмы «Балтик трейдинг лимитед». Она сочла наиболее подходящими для местных условий три модели: вместительный и бесшумный «Крайслер-саратога», который работает на бензине АИ-93, универсал повышенной вместимости «Крайслер-войджер» и оснащенный дизелем «Джип-Чероки». «Крайслер-войджер».

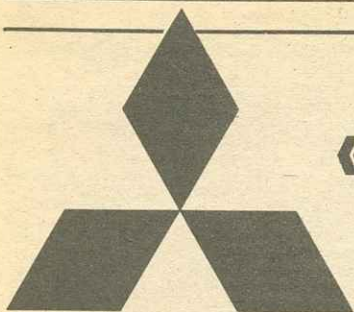
Фото «Крайслер Корп.»



РЕКОНСТРУКЦИЕЙ МКАД (Московской кольцевой автомобильной дороги) собирается заняться холдинговая компания, инициатором создания которой выступил один из крупнейших российских банков — «Столичный». Проект предполагает создание сети мотелей, супермаркетов, центров технического обслуживания, автозаправочных станций и стоянок международного класса.

После завершения строительства этих объектов (в 2005 году) каждый вложенный рубль должен вернуться 2—3 рублями прибыли ежегодно. По оценкам специалистов, только городской казне проект должен принести 1,5—2 млн. рублей в день за счет введения платы за проезд по МКАД (ориентировочно по 50 копеек с каждой машины).





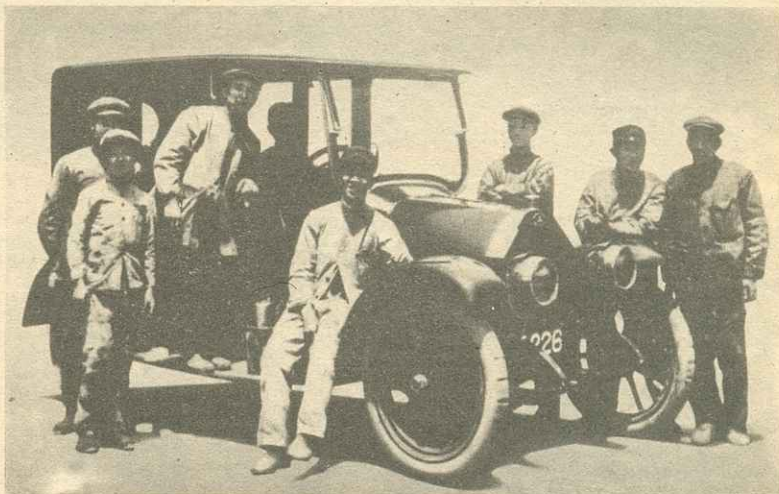
MITSUBISHI MOTORS

«МИЦУБИСИ МОТОРС»

«Мицубиси моторс» — старейшая японская автомобильная фирма. Ее «родовая ветвь» начинается в 1870 году, когда феодал Ятаро Ивасаки основал судостроительную компанию «Цукомо Шокай». В 1886 году, когда Г. Даймлер и К. Бенц создали свои автомобили, «Мицубиси» существовала уже 13 лет. Приблизительно тогда же сложился и товарный знак — три ограненных алмаза. «Мицубиси» — типичная «дзайбацу», как именовали в Японии гигантские финансово-промышленные компании.

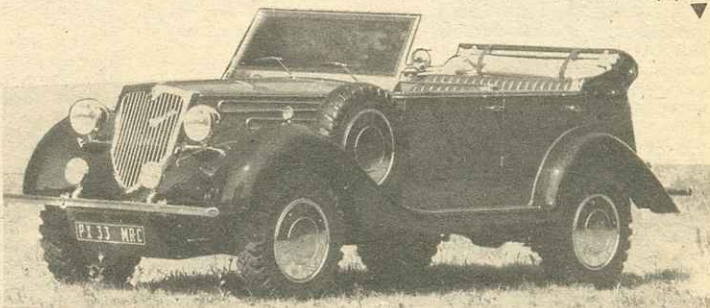
После второй мировой войны японская промышленность находилась в состоянии крайней разрухи. Возрождение ее оккупационная администрация США начала с ликвидации всех дзайбацу. Выпуск легковых машин запретили, грузовиков — ограничили во избежание перерасхода ресурсов. В этих рамках «Мицубиси» производила с 1946 года мотороллеры «Силвер Пиджеон» и трехколесные пикапы «Мицущима». Ограничения окончательно отменили в 1949 году. Решающим толчком для японских автомобилестроителей стали закупки американцами 11 920 машин для войны в Корее в 1950—1951 гг.

22 апреля 1970 года основано дочернее отделение — «Мицубиси моторс корпорейшн», выпускавшее только автомобили: от 550-кубовых легковых до карьерных грузовиков с двигателями рабочим объемом 22 000 см³. В 1985 году компании «Крайслер Моторс» (США) и «Мицубиси» образовали совместное предприятие «Даймонд стар моторс», с 1988 года производящее легковые машины в США. «Мицубиси» имеет совместные предприятия в Австралии, Индии, Малайзии, Марокко, Таиланде, Турции, Южной Корее и других странах. Уставной капитал «Мицубиси моторс» — около 65 миллиардов иен, в ней работают около 25 тысяч человек. С 1967 года в Москве действует представительство «Мицубиси корпорейшн», торгующее машинами этой марки. До 1991 года в СССР поставлялись только лесовозы и крановые шасси, но теперь фирма приступила к продаже легковых автомобилей, джипов и микроавтобусов. Сегодня она выпускает легковые машины следующих семейств: «Миника», «Мираж-Кольт»/«Лэнсер», «Лэнсер-вэгон», «Прецис», «Магна», «Галант»/«Этерна», «Сигма-диамант», ГТО/3000ГТ, «Эклипс»,

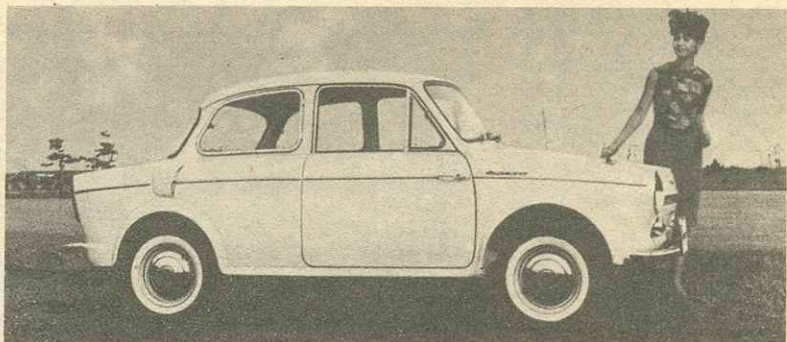


▲ «Мицубиси», модель «А», 1917 г.

Реплика «Мицубиси-Пикс-33», 1987 г., очертаниями повторяющий первый джип фирмы. ▼



Микролитражка «Кольт-600-де-люкс», 1962 г.



«Добонейр-5», «Спейс эвгон»/«Шэриот», «Джил», «Пайеро»/«Монтеро».

Последнее семейство выделим особо. Появившись впервые в 1982 году, эти джипы значительно повысили мировой рейтинг фирмы. Популярности способствовали и победы в проходивших в Японии конкурсах «Автомобиль года»: Модель «Галант» — в 1987 году, «Сигма-диамант» — в 1990-м. В 1991 году автомобильная пресса не обошла вниманием новинку фирмы — семейство автомобилей для отдыха PVR — «спейс-раннер».

Годовой объем продукции достигает 830 тысяч штук. По суммарному производству легковых и грузовых автомобилей, автобусов и спецшасси «Мицубиси моторс» занимает в Японии 3-е место, а по грузовикам — лидирует среди японских фирм.

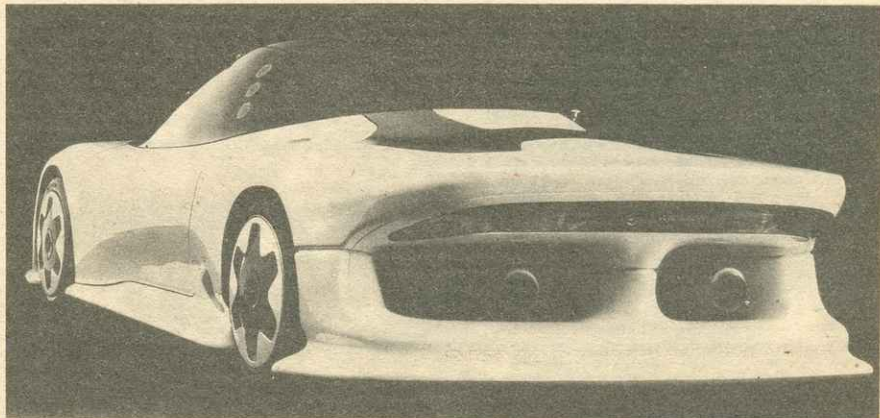
1917 г. — «Мицубиси-А», первый японский серийный легковой автомобиль, выпускавшийся по лицензии ФИАТА. 1918 г. — модель «Т-1», первый грузовик фирмы.

Современный джип «Мицубиси-монтеро-6-3000».



1932 г. — первый в Японии полноразмерный автобус большой вместимости, модель «Б-46». 1934 г. — первый японский джип, «Мицубиси-Пикс-33»; он комплектовался дизелем. 1935 г. — модель «94», первый трехосный грузовик для квантунской армии. 1936 г. — «ТД-45», первый в стране дизельный грузовик. 1950 г. — первый японский заднемоторный автобус «Р-1». 1959 г. — начало выпуска первых японских грузовиков с кабиной над двигателем — «Т-380». 1960 г. — малолитражная заднемоторная модель «Мицубиси-500». 1962 г. — начало производства семейства легковых автомобилей «Кольт» малого класса.

Лаборатория на колесах — экспериментальная модель «ХСР», 1988 г. «Хуман Сайенс Рисерч» — человеческие научные разработки, так расшифровывается это направление изысканий фирмы. Цель — достижение идеального отношения водителя — автомобиль.



Д. ОРЛОВ

Фото «Мицубиси моторс»



Тяжелый грузовик-бетоновоз «Мицубиси-фу-со-Т810ЦМ», 1979 г.

Полноприводная «Мицубиси-галант-ВР4», победитель Шведского ралли 1991 г. и многих других соревнований.



МОТО

На обложке первого номера журнала «Мото» 1992 года — четырехколесный мотоцикл, в вихрях снежной пыли летящий на зрителя. Это новое транспортное средство, к выпуску которого приступили на Ковровском заводе имени В. А. Дегтярева, получило название ЗДК-175-4ШП. Знакомство с новинкой ожидает читателя на страницах номера. Статья называется «Мотоцикл 4X2» — и в этом названии уже как бы соединены мотоциклетное «натуро» вездехода и его «автомобильная» внешность с четырьмя колесами, два из которых — ведущие.

Под рубрикой «Механик» внимание читателей предлагаются два материала: «Магнето — на «Тулу» и «Вместо двух — один». В первом речь идет о том, что при полном отсутствии в продаже аккумуляторных батарей можно в крайнем случае использовать и такой вариант, как установку магнето. Вторая статья адресована тем неугомонным владельцам тяжелых мотоциклов, которые обуреваемы желанием заменить два карбюратора одним: автор такой разработки делится опытом.

Рубрика «Слово — конструктору» в этом номере также имеет остропрактическую направленность. Под ней публикуется статья заместителя главного конструктора ПО «Ижмаш» Н. Перервы «Сцепление» — второй материал из серии «Трансмиссия мотоциклов ИЖ» (первый напечатан в № 3 «Мото» за 1991 год).

На «Трибуне специалиста» сменяют друг друга два выступающих. Один из них, давний автор «За рулем» и нынешний член редколлегии «Мото» Э. Коноп рассказывает о трудностях зимнего пуска («Заведется, куда он денется!»). Другой, инженер В. Передерий знакомит читателя с устройством и характеристиками свечей зажигания («О чем рассказывают свечи»).

Под рубрикой «Кругозор» в номере представлены десять моделей мотоциклов, пользующихся на европейском рынке наибольшей популярностью. В рубрике «Эхо» Л. Шугуров рассказывает о мотоцикле АВО-425, памятным читателям старшего поколения.

Нужно упомянуть и о самодельных мотоциклах: им посвящен материал «Детские радости» — о технике для детей. Еще один член редколлегии (как видите, один не только заседает!) И. Ксенофонтов рассказывает, как подготовить мотоцикл к сложному походу. Присутствуют в номере и такие уже традиционные рубрики, как «Странички каталога» («Двигатель «ИЖ-Юпитер»), «Вопрос — ответ», «Опыт», «Информация» и другие.

Особо хотим обратить внимание читателей на то, что впервые на центральной вкладке «Мото» напечатан цветной постер-календарь на полгода с изображением перспективного ижевского мотоцикла. Второй постер появится в № 4.

Откликаясь на желания читателей, мы открываем новую рубрику — «Вместо инструкции». Она рассчитана на тех, кто стал владельцем подержанной машины зарубежного производства, но не располагает справочными данными, необходимыми для правильной эксплуатации (как показывает почта, среди обладателей иномарок таких — большинство). Разумеется, возможности журнала не позволяют охватить все разнообразие марок и моделей, встречающихся на наших дорогах, а ограниченность журнальной площади не дает возможности подробно писать о ремонте и взаимозаменяемости узлов.

Поэтому было решено, во-первых, ограничиться теми моделями, которые попадают к нам в более или менее значительном количестве, а во-вторых, давать о них только те сведения, которые необходимы для ухода за исправным автомобилем. Надеемся, что и в таком виде материалы рубрики привлекут к журналу новых читателей. Заранее просим извинения у тех, чьи машины останутся за пределами наших возможностей. Тем и другим желаем вместе с их «фирменными» красавицами успешно адаптироваться к нашей суровой автомобильной реальности.



«ВОЛВО-240»

Это одна из наиболее популярных в мире моделей среднего класса. Высокое качество, отличающее шведские изделия, долговечность, безопасность, комфортабельность повсюду создали ей репутацию престижной машины. Весьма высоко котируется эта модель и у нас: такие преимущества, как относительная простота конструкции, высокая коррозионная стойкость кузова, вместительные салон и багажник, а также довольно широкая (разумеется, применительно к иномаркам) распространённость делают её более приспособленной к местным условиям эксплуатации.

Автомобили семейства «240» выпускаются с 1974 года, однако качества, названные выше, до сих пор обеспечивают им спрос, конкурентоспособность и заставляют фирму продолжать их выпуск, несмотря на появление в ее программе более современных моделей. За это время изготовлено свыше 2,6 миллиона машин различных модификаций, в том числе с кузовом «универсал». Их конструкция была неоднократно модернизирована, а мы сегодня представляем только данные для модификаций с кузовом «седан» и бензиновыми двигателями, выпущенных в 1981—1986 гг.

Общие параметры для всех модификаций, приведенных в таблице

Общие данные: количество мест — 5; количество дверей — 2 или 4; масса в снаряженном состоянии — 1235...1280 кг; объем багажника — 0,395 м³. **Эксплуатационные показатели:** наибольшая скорость — 155...175 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 15,5...11,5 с; расход топлива при скорости 90, 120 км/ч и городском цикле испытаний (для модели «240DL» выпуска 1981—1983 гг.) — 9,3; 12,6 и 14,6 л/100 км. **Размеры, мм:** длина — 4790; ширина — 1710; высота — 1430; база — 2640; колея передних колес — 1430;

задних — 1360; дорожный просвет — 180; радиус поворота — 4,9 м. **Ходовая часть:** подвеска передних колес — независимая, типа «Мак-Ферсон», со стабилизатором поперечной устойчивости; углы установки колес не регулируются (справочно: угол развала +15...+45 мин, схождение 0,6...2,6 мм, продольный наклон оси поворота +2...+3 град); подвеска задних колес — зависимая, на продольных рычагах и пружинах, с тягой Панара и стабилизатором поперечной устойчивости: колеса — дисковые, размером 5JX14 или

Основные технические данные автомобилей "Волво-240"

Параметры	Модель	240DL			240GL	240GLE
	Годы выпуска	1981—1983	1984—1985	с 1986	1981—1985	1981—1985
	Индекс шасси	244-21	244-231	244-233	244-242	244-842
Двигатель						
Модель	B19A		B200K		B19E	B23E
Тип и расположение	рядный, четырехцилиндровый, спереди продольно					
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	88,9x80,0					96,0x80,0
Рабочий объем, см ³	1986					2316
Степень сжатия	8,5		10,0		9,2 (с 1983 г.—10)	10,0
Порядок работы цилиндров	1—3—4—2					
Мощность, л. с. (кВт)/об/мин	97(71)/5500		100(74)/5400		117(86)/6000	130(96)/5400
Макс. крутящий момент, кгс·м (Н·м)/об/мин	15,7(154)/2500		16,3(160)/2400		16,1(158)/3000	19,4(190)/3600
Система питания	карбюратор STROMBERG 175 CD		карбюратор SOLEX CISAC34/342		механический впрыск BOSCH K-Jetronic	
Система зажигания	контактная		электронная с датчиком Холла		электронная конденсаторная	
Модель системы	BOSCH JFU 4		BOSCH TZ28H		BOSCH TSZ-2	
Распределитель зажигания	BOSCH JFV4 0231 170 185		BOSCH 0237 024 013		BOSCH 0237 002 017	
Катушка зажигания	BOSCH 0221 119 305 с доп. сопротивлением 0227 900 014		BOSCH 0221 122 364 коммутатор		BOSCH (без индекса)	
Свечи зажигания	BOSCH W7DC				BOSCH W6DC	
Угол опережения зажигания, град	8—12		7		8 (с 1983 г.—10)	5 (с 1983 г.—10)
Зазор между контактами прерывания, мм	0,40		—		—	
Механизм газораспределения	с верхним распределительным валом, привод — зубчатым ремнем					
Зазор в приводе клапанов на хол. двигателе, мм	0,35—0,45					
Сцепление						
Тип	VOLVO, сухое, однодисковое, с диафрагменной пружиной					
Привод	механический, тросовый (по заказу — гидравлический)					
Диаметр ведомого диска, мм	216 (наружный)					
Рабочий ход педали, мм	150					
Коробка передач						
Модель	M45		M47		M46	
Тип	механическая, трехвальная (по заказу — гидромеханическая автоматическая)					
Количество передач	4		5		5 (с ускоряющей передачей LAYCOCK DE NORMANVILLE TYPE J; с 1986 г. — TYPE P)	
Передаточное число:						
I передача	4,33		4,03		4,03	
II передача	2,32		2,16		2,16	
III передача	1,47		1,37		1,37	
IV передача	1,00		1,00		1,00	
V передача	—		0,83		0,79	
Задний ход	3,96		3,68		3,68	
Главная передача						
Тип	коническая гипоидная					
Передаточное число	3,31		3,73		3,91	3,54
Привод	на задние колеса					

5'1/2JX14; шины 175SR14 или 185/70HR14; давление в шинах передних колес — 1,8 кгс/см², задних — 1,9 кгс/см²; тормоза — марки TEVES или GIRLING; привод — гидравлический, двухконтурный, с вакуумным усилителем; механизмы — дисковые у всех колес; суппорты передних — с четырьмя, задних — с двумя рабочими цилиндрами, наружный диаметр диска — 263 мм; рулевое управление — реечное (по заказу — с гидроусилителем). Топливо, масла, специнжидкости и заправочные емкости: бензин — «супер» (AI-95);

объем топливного бака — 60 л; моторное масло — типа SAE10W/30, SAE 10W/40 (всесезонное); объем масла в двигателе — 3,35 л ± 0,5 л (фильтр); периодичность замены масла и фильтра — через 10 000 км или один раз в год; масло для коробки передач — типа SAE 80W/90 (по требованиям API—GL1); объем картера коробки — 0,75 л; периодичность замены — через 20 000 км; масло для главной передачи — по требованиям API GL5, MIL L — 2105B, C; периодичность замены — через 10 000 км; тормозная жид-

кость — по требованиям DOT4 или SAE J1703; объем жидкости в приводе — 0,4 л, периодичность замены — 1 раз в 3 года; охлаждающая жидкость — смесь воды с антифризом «Volvo C» (1:1 до — 35 °С); объем системы охлаждения — 8,5...9,5 л; периодичность замены жидкости — через 40 000 км или 1 раз в 2 года. Моменты затяжки: крепления головки цилиндров — 2...6 кгс·м/20...60 Н·м и доворот на 90°; гайки крепления ступицы колеса — 12...14 кгс·м/120...140 Н·м.

«Жигули» с пятью передачами

Пятиступенчатые коробки передач довольно эффективно помогают снизить уровень внешнего и внутреннего шума автомобиля, улучшить экономичность. При движении с одинаковой скоростью на пятой и четвертой передаче обороты двигателя в первом случае примерно на 20 % ниже — именно этим обусловлен положительный результат.

Первыми у нас смогли его оценить владельцы переднеприводных машин. Теперь такую возможность получили и покупатели «жигулей»: для этих машин на ВАЗе разработана и освоена пятиступенчатая коробка на базе четырехступенчатой типа ВАЗ-2105. Обе коробки максимально унифицированы и взаимозаменяемы по месту, поскольку имеют одинаковые присоединительные размеры (шестеренная пара пятой передачи размещена в задней крышке). Другими словами, кузов и карданная передача не подверглись изменениям.

Пятиступенчатые коробки передач с обозначением «2112» начали выпускать и

устанавливать на «жигули» в 1985 году. Часть деталей по кооперации изготавливали во Франции, а сами агрегаты предназначались для комплектации экспортных машин. За эти годы производство полностью освоено на ВАЗе; выпускаемая здесь коробка передач носит индекс «21074» и отличается от «2112» несколькими деталями: задней крышкой, вилок включения пятой передачи и заднего хода, задней опорой двигателя. Различия обусловлены требованиями технологии массового производства, применяемой на ВАЗе.

Наглядное представление о конструкции агрегата и основных отличиях его от четырехступенчатой коробки дает рисунок на стр. 24—25.

Собственно пятая передача включает в себя шестерню 43 с зубчатим венцом синхронизатора, припаянным медью, и шайбой — опорой для пружины синхронизатора; блок шестерен 45 с двумя венцами: косозубым V передачи и прямозубым заднего хода, а также синхронизатор. Передний конец блока центрируется по цилиндрическому пояску и входит в зацепление со шлицами основного блока (промежуточного вала) 55, расположенного в картере коробки 6. Задний конец опирается на роликовый подшипник 44, запрессованный в заднюю крышку. Оба блока стянуты болтом, для которого в торце основного блока выполнено резьбовое отверстие. Синхронизатор состоит из оригинальной ступицы 48 (она фиксируется на валу общей шпонкой с ведомой шестерней 23 заднего хода), односторонней муфты 24 и серийного (от четырехступенчатой коробки) блокирующего кольца с пружины.

Детали синхронизатора, шестерня и втулка V передачи установлены на участке вторичного вала, дополнительно проточенном для них. Вместе с маслоотражательной шайбой 42, шестерней привода спидометра, подшипником 41 и фланцем 36 муфты карданного вала они стянуты в пакет гайкой 37.

Чтобы предотвратить самовыключение передачи заднего хода под нагрузкой, зубья всех трех ее шестерен выполнены с конусностью по направлению. Благодаря этому возникает осевая сила, втягивающая в зацепление промежуточную шестерню 49, которая вращается на корот-

кой одноопорной оси 46, закрепленной в картере коробки гайкой с тарельчатой шайбой.

Механизм выбора передач (рис. 1) также имеет отличия от использованного в четырехступенчатой коробке. Он состоит из направляющей металлокерамической пластины 2 (на вкладке — поз. 35) с пазами, помещенной между верхней и нижней шайбами 1, корпуса 3 (34) рычага переключения передач, блокирующей скобы 12 заднего хода. Перечисленные детали стянуты тремя болтами, которыми весь механизм крепится к гнезду задней крышки.

В пазы направляющей пластины вставлены подпружиненные планки 14, между которыми зажат нижний конец рычага 9 переключения передач. Под действием пружин 13 рычаг устанавливается в нейтральное положение, при котором его конец входит в паз головки штока для вилки III и IV передач.

Если при включении V передачи рычаг перейдет линию «нейтрали», его выступ упрется в отогнутый лепесток блокирующей скобы: рычаг не сможет двигаться дальше в направлении заднего хода. Тем самым предотвращается его случайное включение на ходу и поломка коробки передач.

Задний ход включают, нажимая на рычаг вниз, чтобы опустить пружину 6. При этом выступ рычага окажется ниже лепестка блокирующей скобы и рычаг можно будет переместить назад до полного включения задней передачи.

Отметим, что новая конструкция механизмов выбора и переключения передач с вилкой и головкой для V передачи и заднего хода потребовала оригинальных штоков переключения — они не унифицированы с деталями четырехступенчатой коробки.

Для технологических целей в задней крышке, в зоне подшипника блока шестерен, выполнено сквозное отверстие, закрытое обрезиненной заглушкой. В связи с этим пришлось разнести точки крепления задней опоры двигателя и изменить ее конструкцию.

В пятиступенчатой коробке применены подшипники повышенной нагрузочной способности с пластмассовыми сепараторами. Благодаря им коробка стала менее шумной, возросла ее долговечность. Подшипники имеют следующие обозначения (первый индекс по спецификации ВАЗа, второй, в скобках, используется в подшипниковой промышленности):

задний первичного вала — 2107-1701033 (6-50706EУ);

промежуточный вторичного вала — 2107-1701190 (6-50306EУ);

промежуточный вала — 2107-1701073 (6-92705AE1);

блока шестерен V передачи заднего хода — 2108-1701031 (66-42205AE).

Из числа узлов и деталей, подвергшихся изменениям, первые три подшипника, а также блок шестерен 2107-1701050 и шестерня заднего хода вторичного вала 2107-1701140 могут быть установлены и в четырехступенчатую коробку передач.

Испытания показали, что благодаря снижению оборотов двигателя автомобиля с пятиступенчатой коробкой передач расходуют на 5—7 % меньше топлива, а уровень шума (внешнего и внутреннего) у них ниже на 6 дБА.

М. ВОТИНОВ,
заместитель начальника
отдела НТЦ ВАЗа

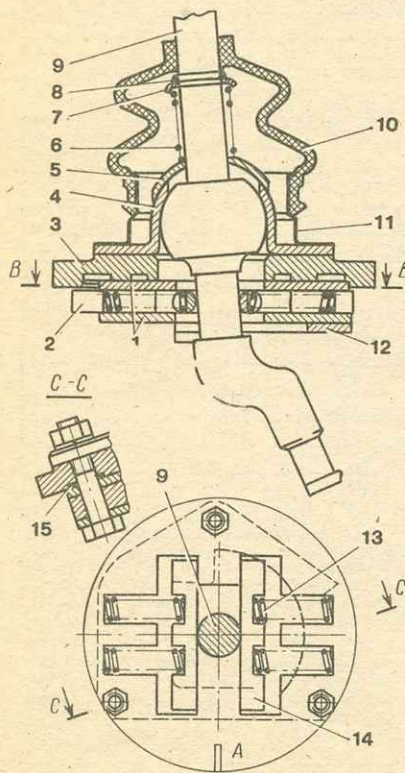


Рис. 1. Механизм выбора передач: 1 — шайбы направляющей пластины; 2 — направляющая пластина; 3 — корпус рычага переключения передач; 4 — шаровая опора рычага; 5 — сферическая шайба; 6 — пружина; 7 — упорное кольцо; 8 — стопорное кольцо; 9 — рычаг переключения передач; 10 — защитный чехол; 11 — фланец; 12 — блокирующая скоба заднего хода; 13 — пружина; 14 — направляющая планка; 15 — уплотнительное кольцо; А — риска.

ЖАН АЛЕЗИ



Даже беглого взгляда на статистику Больших призов формулы 1 достаточно, чтобы отметить: ни один победитель европейского первенства в классе машин формулы 2, а с 1985 года формулы 3000 не смог примерить мировую чемпионскую корону. Факт, честно говоря, загадочный, поскольку все чемпионы Старого Света — гонщики высокой квалификации, по мировым меркам. Может быть, поэтому из нескольких версий, объясняющих неудачи звезд континентальных трасс в формуле 1, нередко побеждает та, в которой главную роль играет некая потусторонняя сила.

В 1989 году на небосклоне Гран-При появился очередной лауреат формулы 3000 — француз Жан Алези. Молодой амбициозный пилот, не стеснялся элиты автоспорта, заработал в первых восьми гонках на автомобиле «Тиррел-Хонда» восемь очков. Такое резвое начало позволило ему получить прессу, достойную самого Айртон Санны. Очарованный бразилец, обычно скупой на похвалу, присоединился к хору, поощряя дифирамбы новой французской звездой: «Жан с ходу покори формулу 1. На мой взгляд, он способен стать чемпионом мира». Алези не оспаривал точку зрения Санны, ведь он «пришел с твердой решимостью нарушить печальные для европейских чемпионов традиции». Однако время текло, за плечами у француза остались

три сезона в формуле 1, причем последний в легендарной «Феррари», а достигнутые за эти годы успехи — несколько призовых мест на этапах чемпионата мира — поубавили оптимизма. Неужели и Алези, объявленный самым перспективным пилотом формулы 1 последних лет, попал под влияние злых сил?

Чтобы разобраться в этом, вспомним, с чего начинал «Гаврош» (так называли Жана в детстве), каким образом он завоевал титул европейского чемпиона и попал в поле зрения менеджеров формулы 1.

Родился Жан Алези 11 июня 1964 года в Авиньоне. Он итальянец, и в его жилах течет сицилийская кровь. В 1959 году родители покинули захолустный городок Аркамо и перебрались на юг Франции. Отец

сходил с ума по раллийным гонкам. Естественно, и будущее сына представлял в кабине мощного ФИАТа, «Лянчи» или «Форда», мчавшегося по бездорожью. Родительское желание предопределило жизненный выбор мальчика — только автоспорт и только профессия автогонщика. Правда, раллийный вирус, к большому сожалению отца, не привился Жану. Езда по пересеченной местности не для него, то ли дело кольцевые гонки. А путь в «кольцо» начинается с картинга. А пятнадцатилетний «Гаврош» участвует в региональных соревнованиях, получает первые призы. В 1982 году он пробует силы в национальном чемпионате. Борется отчаянно. Но, что это? Многие соперники быстрее и, видимо, способнее его. Сразу семь молодых картингистов в итоговом зачете поднялись выше Алези.

Нет, с картингом покончено. Надо учиться ездить у профессионалов и не где-нибудь, а в знаменитой школе «Уинфилд рэйсинг скул». Учеба на деньги отца, открывшего автомастерскую, и практика в гонках на дорожном «Рено-5» пролетели незаметно и дали отличные результаты. В финальном заезде на трассе «Поль Рикар» в Ле-Кастелле Алези получил звание «Пилот ЭЛФ» и автомобиль «Мартини» формулы «Рено» в качестве главного приза. Теперь двери национального чемпионата в этом классе машин для него были открыты.

Адаптация в новых условиях проходила тяжело. В распоряжении «Гавроша» находился только один механик — друг семьи, с потрепанным разрезным грузовиком «Ситроен». Стремление соперничать на равных с хорошо подготовленными конкурентами давалось потом и кровью. Однако маленькая команда не отчаивалась. Вера в лучшее плюс исключительная работоспособность помогли ей выжить и относительно успешно продержаться целых два сезона. В первом из них Алези занял в общем зачете десятое место, во втором — пятое.

После ученичества на пути молодого француза встала формула 3 с более мощными гоночными машинами. Тем не менее чемпионат Франции 1986 года мог быть для Жана триумфальным, да только нервы на последних этапах подвели. Слабостью Алези воспользовался его близкий приятель Янник Дальма, который отодвинул «Гавроша» на вторую ступеньку пьедестала почета. К счастью, Алези не замкнулся на домашнем первенстве и со своей «Далларой» проехался по Европе и Азии, других посмотреть, себя показать. Был пятым в Монце, восьмым в Макао, девятым в Монако. Результаты, конечно, не могли служить трамплином в высшие формулы, однако они повлияли на финансовые дела в формуле 3. В судьбу «Гавроша» вмешался старший брат Жозе, финансовый директор команды «Джордан» формулы 3000. «Брат до поры до времени не вмешивался в мои дела, глядя какой гонщик из меня вырастет», вспоминает Жан. — А после гонки в Монце он мне сказал, что я дорос до команды ОРЕКА, находящейся на дотации концерна «Филип Моррис».

В тепличных условиях на хорошо подготовленных машинах, вначале «Мартини», затем «Даллара», Жан Алези «разобрался» с соперниками должным образом. Титул чемпиона Франции выиграл с большим преимуществом, одержав семь побед. Руководство команды осталось им довольно, и в 1988 году содружество продолжилось на бо-

лее высоком уровне — в формуле 3000. Сезон, обещавший столь многое, принес разочарование. У команды в этом классе существовали нерешенные проблемы. Переделки из одной машины в другую, поиск лучшего двигателя выбивали Алеззи из колеи, не давали сосредоточиться, что, естественно, сказалось на результате — общее десятое место с одним вторым местом на этапе в По.

Оставаться в ОРЕКА, чтобы познать радость дальнейших смен автомобилей? А на что родственные связи? По протекции брата Жан без особых проблем оказался в команде ирландца Эдди Джордана. «Алеззи на первых двух этапах чемпионата Европы 1989 года просто шокировал меня», — делился впечатлениями Эдди. — Он ездил как идиот, и я честно сказал ему об этом». Джордан — хороший психолог, и его резкость была отнюдь не случайной. Восприняв должным образом критику, Алеззи сделал правильные выводы. Оставшуюся часть чемпионата отъездил очень собранно, одержал на автомобиле «Рейнард» три победы в По, Бирмингеме, Спа и вырвал у своего соотечественника Эрика Кома чемпионское звание.

«Стать победителем в формуле 3000, я через пару дней уже забыл об этом», — говорит Алеззи. — Все внимание сконцентрировал на формуле 1. Ездил за сильную команду «Тиррел», управлял отличным автомобилем». Всем известно, что Кен Тиррел — мастер открывать таланты. Еще в то время как Алеззи нетвердым шагом шел к победе в формуле 3000, опытный англичанин предложил ему поехать на нескольких этапах в формуле 1. И те восемь гонок в 1989 году, как мы знаем, наделили много шума. Разумеется, в следующем сезоне Алеззи остался у «дядюшки» Тиррела. А добытые вторые места в США и Монако в остром соперничестве с самим Сенной подняли и без того высокий рейтинг французца. Трудно сказать, что затем произошло. Может действительно роковые обстоятельства сделали свое черное дело. Двенадцать этапов подряд не мог Жан войти в первую шестерку на финише. При всем при том автомобиль «Тиррел» оставался вполне конкурентоспособным. Казалось, с переходом в 1991 году в «Феррари» полоса неудач закончится. Однако в прошлом сезоне итальянская команда пережила кризис, которого не испытывала с начала 80-х годов. Так что три третьих места Алеззи на прошлогодних Больших призах можно считать успехом.

Сейчас восторженные слова в адрес французского гонщика не раздаются, а руководство «Феррари» его откровенно критикует. Дело дошло до того, что боссы итальянской команды долго колебались, продлить ли контракт с Алеззи в нынешнем сезоне или нет. До сих пор его судьба остается до конца нерешенной.

Нечто подобное происходило со многими европейскими чемпионами: от славы и надежд они приходили к разочарованию и забвению. Хочется верить, что Гаврош в дальнейшем избежит роковых стечений обстоятельств, мешающих показать все лучшее, на что он способен. А наш вопрос, заданный в начале, оставим пока без ответа. Ведь на протяжении всей своей спортивной карьеры Алеззи добирался-таки до намеченных вершин. «Несмотря ни на что я попытаюсь стать чемпионом мира», — говорит он. — Когда? Не знаю точно, как не знал, когда стану чемпионом Франции или Европы. Моя судьба не похожа на чью-либо другую, и я верю в удачу. Дайте только время».

С. ДОРОФЕВ

НА БАГГИ В ВЫСШУЮ ЛИГУ

Выиграв в 1990 году Кубок Европы по автокроссу, эстонский баггист Янус Лигур привез его домой из Парижа с официальной церемонии награждения ФИСА. Подобной чести еще не удостоивался ни один советский автоспортсмен. Между тем Янусу радовался тогда гораздо меньше, чем можно было бы предположить. И не его сдержанный характер тому причиной. Дело в том, что Кубок в классе 1600 см³ считается как бы первой лигой европейского автокросса. Главные же события происходят в чемпионате, который разыгрывается на багги с объемом двигателя до 3,5 литра. А вот туда-то Лигуру вход был заказан — не было конкурентоспособного мотора, не было спонсоров. Ну не терять же, в самом деле, сезон в ожидании менсенов! Так Янус остался в «первом классе» на второй год. И вновь главный экзамен он сдал на «отлично», завоевав Кубок Европы-91.

Кстати, достался он Лигуру в прошлом сезоне отнюдь не легко. Даже наоборот. Если раньше среди участников розыгрыша Кубка он был по сути единственным претендентом, имеющим полноприводную машину, то сегодня практически все баггисты обзавелись такими трансмиссиями. К тому же у конкурентов появились более мощные спаренные мотоциклетные моторы японских фирм «Ямаха», «Хонда» и «Кавасаки». Короче, шансы главных соперников Лигура — немца Петера Мюкке, Петра Барташека и Вацлава Угера из Чехословакии значительно возросли. Вдобавок ко

всему на трассу Кубка-1600 (так еще называют Кубок Европы) вернулся признанный лидер в этом классе автомобилей Вальтер Бауэрле. Ему не удалось под занавес своей спортивной карьеры добиться успеха в «большом» чемпионате Европы и чтобы все-таки уйти из спорта во славу, Вальтер решил легко вернуть себе честь фаворита в малом классе.

И, судя по первым этапам, Бауэрле действительно выглядел расторопнее, а самое главное, удачливее соперников. Тройка же лидеров определилась совершенно четко: Бауэрле, Лигур, Мюкке. Но после Бауски — переломного этапа в сезоне — инициатива постепенно перешла к Лигуру. Словно обзавишись на несправедливое решение судейской коллегии в немецком городе Бремене, где с его стороны усмотрели «нарушение правил обгона (обогнал-то Янусу хозяина трассы Бауэрле), он стал все чаще пересекать финишный створ первым. Так малопомалу перед последним этапом в Чехословакии сложилась довольно запутанная ситуация. Бауэрле для победы достаточно было лишь попасть в призеры, а Лигура устраивало только первое место. Был момент на этих соревнованиях, когда все наши надежды, кажется, рухнули: на тренировке Янус показал лишь 22-е время, и надо было совершить чудо, чтобы попасть в финал. Лигур его сотворил. Выиграл и финал, а вот Вальтер Бауэрле так и не смог пробиться через плотный занос чехословацких гонщиков к заветной третьей позиции.

Итак, вторая большая победа эстонского гонщика. Может быть, все-таки пора попытаться счастья в чемпионате Европы? Думается, так оно и случится, потому что Лигуру уже готовы помогать межбанковское объединение «Восток», НИИ шинной промышленности, другие достаточно влиятельные организации. Так что, если финансовых проблем не будет, вполне можно рассчитывать на достойный результат, ведь мастерства Лигуру, даже у фаворитов европейского чемпионата, не занимать.

С. НИКОЛЬСКИЙ

СПОРТИВНЫЙ ГЛОБУС

ТРИАЛ

Десять тысяч зрителей собрал командный чемпионат мира, прошедший в немецком городе Гроссхойбахе. Интерес к таким соревнованиям понятен, ведь виртуозное мастерство прохождения сложнейших препятствий должны были продемонстрировать все ведущие мотоспортсмены. В равной борьбе чуть удачливее оказались испанцы, лишь на очко опередили они четверку Франции. Еще две сборные, Англии и Италии, также претендовавшие на «золото», остались в итоге от победителей только на 11 и 14 очков соответственно.

Итоговые результаты: 1. Испания (Ж. Таррес, А. Бильбао, М. Колом, Г. Реналес); 2. Франция (Б. Камочи, Ф. Берльер, Т. Жирар, Ж.-Л. Никту); 3. Англия (Р. Крауфорд, С. Коли, С. Саундерс, У. Бройбрук); 4. Италия; 5. Финляндия; 6. ФРГ.

МОТОКРОСС

Американское трио Дж. Стентон, А. Брэдшоу, М. Кидровски отстояло чемпионское звание на командном первенстве мира, состоявшемся в голландском городе Валкенсваарде. Второй по итогам трех заездов стала сборная Бельгии, в состав которой вошли С. Эвертс, М. Бервоетс и Д. Гюкенс, третьей — сборная хозяев чем-

пионата (Э. Эвертсен, Г. ван Доорн, П. Трагтер). Советские кроссмены заняли 19-е место из 24 команд.

МОТОГОНКИ

Без сенсаций завершилось первенство мира 1991 года. Во всех классах мотоцикликов победа досталась фаворитам. Приводим итоговые результаты.

125 см³: 1. Л. Каприроси (Италия); 2. Ф. Гресини (Италия); 3. Р. Вальдман (ФРГ), все — «Хонда»; 4. Г. Деббия (Италия); «Априлия-Ротакс»; 5. Н. Уеда (Япония); «Хонда»; 6. Х. Мартинес (Испания), «Кобас».

250 см³: 1. Л. Калалора (Италия); 2. Г. Брэдль (ФРГ); 3. К. Кардус (Испания); 4. В. Циленберг (Голландия); 5. М. Шимцу (Япония), все — «Хонда»; 6. Л. Редьяни (Италия), «Априлия».

500 см³: 1. У. Рэйн (США), «Ямаха»; 2. М. Дуган (Австралия), «Хонда»; 3. К. Шванц (США), «Сузуки»; 4. Д. Косински (США), «Ямаха»; 5. У. Гарднер (Австралия), «Хонда»; 6. Э. Луосон (США), «Каджива».

500 см³ с коляской: 1. С. Уэбстер — Д. Симмонс (Англия), «ЛКР-Краузер»; 2. Р. Биланд — К. Вальтигер (Швейцария), АДМ; 3. А. Мишель — С. Биршалль (Франция), «ЛКР-Краузер».

МАЛ КАРТ, ДА УДАЛ



Какой из автомобилей вы бы выбрали, чтобы как можно быстрее добраться по горной дороге к вершине: раллийный БМВ-М3 или гоночную формулу «Самару» или карт? Да простят меня уважаемые читатели за смелое предположение, но, думаю, большинство ответит неверно. Самый стремительным средством штурма горных перевалов оказался... карт. В справедливости этого я смог воочию убедиться во время горной гонки, которая проходила в окрестностях Фороса.

Впрочем, не спешите корить себя за некомпетентность. Столь неожиданный ответ стал откровением и для многих специалистов, собравшихся в Крым.

— Ну как там твои садовые тележки? — не без ехидного лукавства поинтересовался один раллийный ас у тренера сборной СССР по картингу Василия Скрыля, когда тот с рацией в руках слушал сообщения с финиша тренировочных заез-

дов. — А то ведь трасса узкая, как догнать, придется их между колес пропускать.

— Все нормально, — невозмутимо, с оттенком торжества в голосе проронил Скрыль. — Лучшей «Самаре» везут семь секунд, а БМВ — пять.

Далее последовала немая сцена, достойная пера великого Гоголя.

Между тем зрители быстро раскусили, кто есть кто на трассе. Именно на долю картингистов досталось, пожалуй, больше всего восторгов и аплодисментов. А абсолютно лучшее время в финальных заездах — 2 минуты и 0,15 секунды показал на карте с 40-сильным мотором «Ротакс» Григорий Комаров из Курска. Он преодолел 3,5-километровый подъем со средней скоростью около 105 км/ч, за что и получил в награду цветной телевизор.

Такие же призы обрели и победители в своих зачетных группах — москвичи Н. Больших и В. Штыков, киевлянин А. Салюк. А вот А. Пономарев из Тольятти довольствовался магнитофоном, так как

в группе «формул», кроме него, стартовал только В. Козанков.

Такая достойная уважения щедрость организаторов диктовалась ко всему прочему и правилами горных гонок, где абсолютного победителя определяют лишь неофициально.

Кстати, о законах горных гонок. Они сформировались не сегодня и даже не вчера. Это, пожалуй, один из самых старых видов автоспорта. Дебютировал он спустя всего три года после первого в истории автомобильного состязания — гонки Париж — Руан, в 1897 году во французском местечке Ля-Тюрби. С тех пор горные гонки неизменно входят в календарь Международной автомобильной федерации, а с 1957 года они обрели статус европейского чемпионата. Его этапы проводятся в Татрах, Пиренеях, Альпах...

Не осталась в стороне и автомобильная Америка. Именно здесь с 1915 года проходит самая посещаемая горная гонка в мире — «Пайкс Пик». Полюбоваться красивейшим зрелищем в горах Колорадо собирается около 30 тысяч человек. Есть у американской гонки и своя особенность — в отличие от европейских состязаний покрытие трассы там не асфальтовое.

Теперь уже многие забыли, что и российские автомобилисты в свое время отдали дань увлечению горными гонками. В 1900 году в окрестностях Красного Села под Санкт-Петербургом состоялась первая отечественная горная гонка. Потом, увы, об этом виде спорта у нас надолго забыли, вспомнив лишь в 1990 году. Жаль, что пока только в Крыму. Между тем мест, подходящих для горных гонок, в нашей стране хоть отбавляй. К тому же они сравнительно просты в организации и весьма демократичны — стартовать здесь можно хоть на БМВ, хоть на формуле, хоть на «Самаре», хоть на карте.

С. НЕЧАЮК

Фото В. Князева

«РАБОТЯГИ» ВЫХОДЯТ НА СТАРТ



«Мерседес-Бенц» — пока одна из немногих крупных фирм, производящих грузовые автомобили, серьезно заинтересовавшихся новым видом спорта. Ежегодно немецкий концерн вкладывает сотни миллионов марок в грузовой автоспорт. И фирменная поддержка дает себя знать. «Мерседес» располагают самыми мощными двигателями — до 1500 л. с., а их водители одни из сильнейших в Европе.



В нашей стране автоспорт на грузовиках может похвастаться богатыми традициями. Еще в довоенную пору у нас родился кросс на грузовиках, ставший впоследствии в СССР, где автомобили легковые и по сей день считаются скорее роскошью, нежели средством передвижения, едва ли не национальным видом спорта. А вот кольцевыми гонками мы заинтересовались совсем недавно — лишь в конце восьмидесятых. Ныне в Кубке ФИА участвуют три наших автозавода МАЗ, ЗИЛ, КамАЗ, а также команда «Совтрансавто». Результаты — места в основном во втором десятке — соответствуют и опыту наших водителей, и уровню подготовки автомобилей. Однако лиха беда — начало, считают, например, специалисты из Минска и Ярославля. К сезону прошлого года они подготовили более чем тысячный парк грузовиков, который, будем надеяться, сможет тягаться с «мерседесами» и «волво».

Н е слишком торопясь, обещая своего «жигуленка» от ям и ухабов, что в достатке на наших улицах и дорогах, вы катите к цели своего путешествия. И вдруг, громко трубя, вас настигает огромный МАЗ. Вагоноподобное чудовище, облепленное грязью, грохочет по выбитому асфальту мимо вашего автомобиля и скрывается впереди в клубах сизого дыма. «Ненормальный!» — пронесется в вашей голове. — Грузовик ведь не для гонок, а чтобы грузы возить».

Оказывается, и для гонок тоже. А многотонные машины, мчащиеся со скоростью полторы сотни километров в час наперегонки друг с другом, способны пробуждать не только отрицательные эмоции.

Первые соревнования «коммерческих машин» (тогда американцы еще не придумали сочного слова «трак») прошли в США в мае 1903 года по обычным дорогам. Дистанция составляла 60 миль (97 км), и преодолели ее участники два... дня. Однако с дорог общего пользования гонки грузовиков скоро вытеснила полиция, а на автодромы их не пустили — ведь большинство гоночных трексов Америки были тогда деревянными. Своего часа «трак-рейсеры» ждали не один десяток лет, когда в 1980 году в США прошел первый многоэтапный чемпионат, участниками которо-

го были не профессиональные гонщики, а водители грузовиков, которые на своих огромных «птербилтах», «кенуортах», «фрайтлайнерах», «маках» развозили грузы по всей Америке.

Зрелище пришлось по душе, и очень быстро гонки грузовиков пересекли Атлантику и завоевали Старый Свет. Здесь была образована Европейская ассоциация гонок на грузовиках (ETRA), которая с 1985 года организовала чемпионат Европы. С 1990 года он значится в международном календаре ФИСА как Кубок Европы. Проводятся эти состязания в несколько этапов (в прошлом году их было девять) в Англии, Франции, Германии, Испании, Швеции, Нидерландах. Трассами служат знаменитые автодромы, на которых проводятся состязания формулы 1, другие автогонки.

У гонок на грузовиках немало противников. Поначалу даже Международная федерация автоспорта едва не предала этот вид «анафеме». По требованию активистов партии зеленых пришлось ввести строгие нормы на токсичность выхлопа и шум. Главный же козырь защитников гонок на грузовиках — зрительский интерес. Посмотреть на дикие состязания собираются сотни тысяч болельщиков.

Любопытно, что в то же самое время, когда «трак-рейсеры» завоевывали европейского зрителя, произошел стремительный рост мощности грузовиков европейских фирм. Может быть это не простое совпадение, и толчком послужили именно гонки?

Что ж, грузовики подарили нам новый вид автоспорта, а гонки сделали дорожных трудяг более динамичными, а значит более эффективными.

А. МЕЛЬНИК



Что случится, если на повороте при скорости под сотню столкнутся два шеститонных грузовика, под капотами которых скрывается по тысяче лошадей? Катастрофа! Но разлетаются в разные стороны куски обшивки, стальные трубы бамперов, а гошники как ни в чем не бывало продолжают свой путь. Новая звезда грузовых гонок финн Йюке Каллио на «Сису» обгоняет «Волво» двукратного чемпиона Европы шведа Курта Гёранссона. Кстати, Каллио — один из немногих профессиональных «трак-рейсеров». Он заводской гошник «Сису Рейсинг», «серебряный» пилот европейского Кубка 1990 года. Как видим, Финляндия, уже подарившая миру целое созвездие раллийных асов и чемпиона в формуле 1, вполне может гордиться званием гоночной державы.

Многие фирмы, выпускающие грузовики, пока не считают автогонки хорошим средством рекламы. Однако автомобиль, изображенный на этом снимке, думается, опровергает такой скептицизм. Еще пару лет назад никто, кроме специалистов, не знал о существовании

небольшой немецкой фирмы «Финикс». А ныне фотографии ее необычных машин обошли страницы многих десятков спортивных журналов. И владельцы «Финикса» потирают руки — сбыт растет, а затраты начинают окупаться.



На этапе Кубка Европы в течение двух дней проводится шесть заездов в трех классах, а иногда еще заезд в абсолютном, и чтобы интерес зрителей не угасал, организаторы предлагают обширную шоу-программу. Здесь и соревнования на разгон — торможение, и гонки «грузовых дрифтсеров» за семь секунд достигающих скорости 300 км/ч, и выступления каскадеров.

Среди тех, кто посвятил себя этому виду спорта, — торговцы и студенты, журналисты и адвокаты. Но больше всех — это естественно — водителей грузовиков. А они, в отличие от профессиональных гошников, не избалованы многочисленными бригадами механиков и по старой привычке предпочитают все делать своими руками.



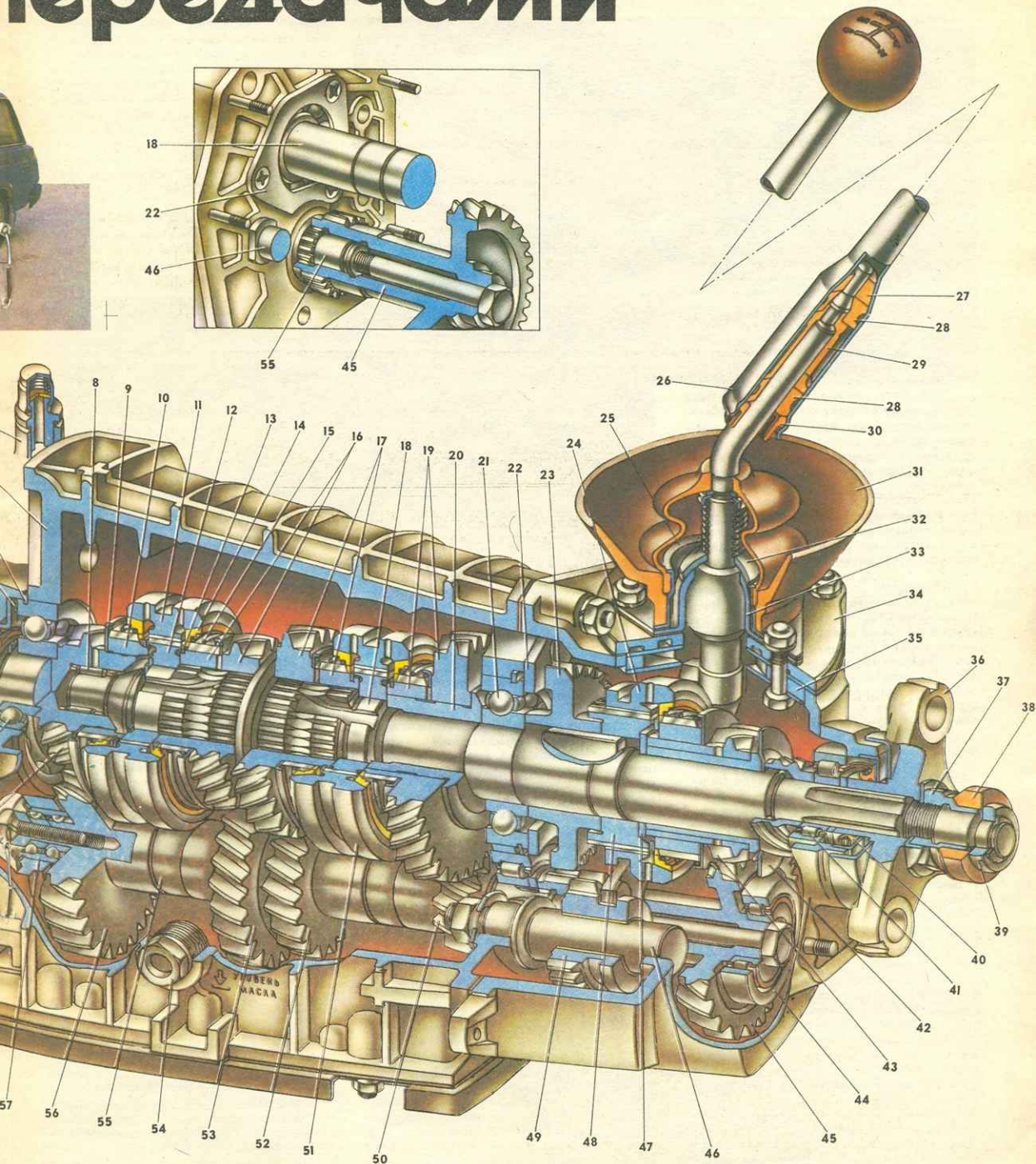
«Жигули» с пятью г

ПЯТИСТУПЕНЧАТАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ: 1 — первичный вал; 2 — передняя крышка коробки передач; 3 — сальник первичного вала; 4 — пружинная шайба; 5 — установочное кольцо подшипника; 6 — картер коробки передач; 7 — сапун; 8 — игольчатый подшипник вторичного вала; 9 — упорная шайба пружины синхронизатора; 10 — зубчатый венец синхронизатора IV передачи; 11 — муфта синхронизатора III и IV передач; 12 — ступица муфты синхронизатора III и IV передач; 13 — стопорное кольцо синхронизатора; 14 — блокирующее кольцо синхронизатора; 15 — пружина синхронизатора; 16 — шестерня и зубчатый венец синхронизатора III передачи; 17 — шестерня и зубчатый венец синхронизатора II передачи; 18 — вторичный вал; 19 — шестерня и зубчатый венец синхронизатора I передачи; 20 — втулка шестерни I передачи; 21 — промежуточный подшипник вторичного вала; 22 — стопорная пластина подшипника; 23 — шестерня заднего хода; 24 — скользящая муфта синхронизатора V передачи; 25 — фланец; 26 — стержень рычага переключения передач; 27 — упругая подушка демпфера; 28 — резиновая втулка демпфера; 29 — распорная втулка демпфера; 30 — запорная втулка демпфера; 31 — манжета; 32 — сферическая шайба; 33 — шаровая опора рычага; 34 — корпус рычага переключения передач; 35 — направляющая пластина; 36 — фланец эластичной муфты карданной передачи; 37 — гайка; 38 — уплотнитель центрирующего кольца; 39 — центрирующее кольцо; 40 — сальник заднего подшипника вторичного вала; 41 — задний подшипник вторичного вала; 42 — маслоотражательная шайба; 43 — шестерня и зубчатый венец синхронизатора V передачи; 44 — подшипник блока шестерен; 45 — блок шестерен V передачи и заднего хода; 46 — ось промежуточной шестерни заднего хода; 47 — упорная



шайба; 48 — ступица муфты синхронизатора V передачи; 49 — промежуточная шестерня заднего хода; 50 — ведущая шестерня I передачи; 51 — муфта синхронизатора I и II передач; 52 — шестерня II передачи промежуточного вала; 53 — шестерня III передачи промежуточного вала; 54 — пробка заливного и контрольного отверстия; 55 — промежуточный вал; 56 — шестерня постоянного зацепления промежуточного вала; 57 — передний подшипник промежуточного вала; 58 — болт зажимной шайбы; 59 — шестерня постоянного зацепления первичного вала; 60 — задний подшипник первичного вала; 61 — пружинная шайба; 62 — стопорное кольцо.





Художник С. Ефимов

БУДЕМ И МЫ С ПРИЦЕПАМИ...



Слава Богу, никому, кроме ВДНХ, пока не приходило в голову устраивать отечественные автосалоны. Зачем! Ведь пять производителей не смогут выставить и двух десятков модификаций. Что уж тут говорить о прицепах! Поэтому, приняв приглашение устроителей первой выставки отечественных прицепов к легковым автомобилям и отправляясь в Тольятти, мы всерьез опасались, что наша миссия ограничится лишь отметкой в командировочных удостоверениях...

Воскресное сентябрьское утро выдалось на удивление солнечным и теплым. Перед посетителями, пришедшими на открытие выставки, предстала картина весьма пестрая. В буквальном смысле слова: прицепы были выкрашены во все цвета радуги. Грузоподъемность большинства колебалась в пределах от 200 до 400 кг. Конструкций подвесок, применяемых упругих элементов, да и самих компоновок было представлено немало. Те или иные варианты немедленно находили своих сторонников и противников среди автомобилистов — а именно они составляли большую часть публики. Представители фирм тут же давали все необходимые консультации. Единственный вопрос, ставивший в затруднительное положение всех без исключения производителей, звучал так: «А где это можно купить?» Итак, о рекламной цели выставки говорить не приходится. Что же тогда двигало организаторами? Рассказывает главный инженер тольяттинского Дома науки и техники СНИО СССР А. Тимофеев:

— Инициатором стала наша акционерная фирма «Актион», которая также занимается выпуском прицепов. Производители одной продукции подчас не знают друг друга, даже работая в одном городе. Знакомство, обмен информацией, возможность не повторить чужих ошибок приобретают вполне конкретную экономическую ценность. Провести такую «объединительную» выставку пытался некоторое время назад ММЗ — машиностроительный завод в Мытищах, но что-то у них не сложилось. Мы занялись анализом вопроса, изучили, кого это могло бы заинтересовать, и разослали полторы тысячи

писем-приглашений. Более чем двухмесячное молчание заставило нас усомниться в целесообразности проведения выставки. Однако в августе пришли первые заявки. Сегодня здесь собралось около тридцати фирм. Наверное, не все. Надеемся, в следующий раз отечественное прицепостроение будет развиваться полнее. Но и ныне мы имеем полное право считать свою задачу выполненной — нам удалось создать Ассоциацию производителей прицепов. Теперь она будет заниматься поиском фирм, организацией подобных выставок, выпуском собственного информационного бюллетеня.

Ввиду того, что экспозиция оказалась не столь уж велика, ее решено было бы не разбивать на группы, среди которых смело можно было выделить три: грузовые прицепы, прицепы-дачи, или кемперы, трейлеры.

Трейлер — штука специфическая. Предназначен он для перевозки автомобилей. Чаще им пользуются спортсмены для доставки «боевых» машин к местам гонок. Но тем не менее и возле этой экспозиции было несколько человек с отнюдь не праздным любопытством. Их интересовали не столько технические особенности, сколько возможность немедленного приобретения (кстати, для удовлетворения такого спроса и облегчения обратной дороги участникам выставки по ее окончании был устроен аукцион, на котором все экспонаты были проданы).

Наиболее многочисленный — раздел грузовых прицепов. Объясняется это в первую очередь тем, что сегодня любой, кто в состоянии организовать производство этих нехитрых в общем-то изделий, получит в руки весьма доходное дело.

Прицеп необходим всем. Кооператорам, строительным бригадам. О дачниках, фермерах, жителях сельской местности и говорить не приходится. Наверное, каждый день перевозить грузы и не требуется, но попробуйте-ка заказать в трансагентстве машину! Во-первых, это само по себе не просто, а во-вторых, скорее всего придется оплачивать трехтонный грузчик за перевозку двух сотен килограммов. Поэтому наш запасливый потребитель предпочтет иметь в гараже свой маленький прицеп.

На рынке при такой потребности конкуренцию обеспечить невозможно. Нет такого магазина, где бы стояли все прицепы с этой выставки. Архангельский покупатель днем с огнем ищет «Алису» мест-



Мечта туриста — «Мрия».

Прицеп «Алиса» (крайний в первом ряду) выпускает НПО «Новая земля» в Архангельске.

ного МПО «Новая земля» и ведьать не ведают о тольяттинском «Атлетике» или минской «Немиге». Поэтому разница конструкции объясняется лишь техническими возможностями производителя. Кто какие может достать колеса и амортизаторы, материалы для изготовления платформы и бортов, тот это и использует. При таких исходных сложно определить какую-то закономерность. Но тем не менее давайте попытаемся.

Грузовая платформа. Желательно, чтобы она располагалась на небольшой высоте и была ровной. Если у вас есть «жигулевские» колеса, то чем ниже вы опускаете платформу, тем сильнее выступают внутрь кузова колесные ниши. Другой способ — вывести колеса из-под кузова. Но габаритная ширина прицепа ограничена требованиями стандартов. Маленькие 10-дюймовые колеса размещаются под кузовом. Тогда можно, незначительно подняв платформу, сохранить ее плоской и сделать максимально широкой.

В конструкциях применяются различные типы упругих элементов: рессоры, пружины и торсионы. Можно было бы и здесь привести цепочку, как тот или иной вариант воздействует на потребительские качества изделия. Однако, увы, конструктор вынужден идти не от потребительских качеств, а от возможности комплектации производства.

Небольшая грузоподъемность позволяет не усложнять конструкцию рабочими тормозами. Тормоза стояночные можно

отнести к дополнительному комфортному оборудованию: удобств он явно добавляет, но жизненно необходимым, пожалуй, не является. Иное дело, когда грузоподъемность переползает за полтонны. Тут уже не обойтись и без рабочего тормоза. Поскольку подключаться к рабочей системе автомобиля слишком сложно, то наиболее распространен тормоз инерционный: при падении скорости тягача прицеп «наезжает» на него и срабатывает рычаг тормоза. Однако полутонников было представлено немного — тольятинский «Атлетик», самарский «Пилигрим», киевский «Шмелек» да пермский «Скиф-700». Рекордсменом же, настоящим тяжеловозом стал «Клевер» НПФ «Орион» из Киева — родной брат «Шмелка». Этот двухосный гигант может перевозить тонну груза.

Тенты и жесткие крыши, опорные устройства для поддержания платформы в горизонтальном состоянии в отсутствие

тягача, противооткатные упоры — вот те элементы, которыми представленные образцы отличаются один от другого.

И наконец, третий раздел выставки — кемперы. Собственно, с прицепами их объединяет только шасси. За рубежом передвижные дачи выделены в отдельный класс. И монтируются они не только на прицепах, но и на шасси легковых автомобилей, малотоннажных грузовиков и микроавтобусов. В Тольятти были представлены пермский «Скиф-М2», ставший, по сути, пионером среди подобных изделий для автомобильного туризма. Эта палатка на колесах выручила многих любителей путешествий. Во время идет, и даже туристы, отличавшиеся своей неприязнательностью, стали требовать в пути больше удобств. В ответ на эти запросы в нашей стране появилась дача на колесах, выпущенная авиазаводом в Ростове-на-Дону. Однако производство там практически штучное. Всерьез взялось за дело малое предприя-

тысяча штук, и все они расписаны чуть ли не поименно. Средняя же цена грузового прицепа около 3,5 тысячи рублей.

По задумке организаторов первая выставка была сориентирована не только на то, чтобы показать возможным покупателям товар лицом, но и на то, чтобы познакомить друг с другом производителей, выяснить их проблемы, наметить пути совместных решений. Ведь чем быстрее производители преодолеют препятствия, тем раньше потребитель получит вождленный прицеп.

Знакомство состоялось без каких бы то ни было трудностей. Когда люди говорят, что называется, на одном языке, сталкиваются с одинаковыми вывихами экономики, процедура представления не занимает много времени. Что касается проблем, то и они у всех схожи. Где взять материал, комплектующие? Однако задумываться Ассоциацию для того, чтобы она доставала стальной лист или покрышки, — все равно что создавать Министерство автомобильных прицепов, то есть идти по пути достаточно известному и порочному. Другое дело, элементы шасси, собственные только прицепах, тормозные системы, тягово-сцепные устройства (ТСУ).

Вот если бы нашлось предприятие, которое захотело бы производить тягово-сцепные устройства и смогло бы освоить номенклатуру из трех типоразмеров, достаточную для всей гаммы нагрузок, то Ассоциация обеспечила бы его всей необходимой технической информацией, а многочисленные производители прицепов избавились бы от весьма серьезной головной боли. Пока же брать ТСУ негде, каждый выкручивается как умеет, и подчас устройства эти становятся поистине «золотыми». Впрочем, информацией Ассоциация с удовольствием поделится со всеми желающими. Вдруг кто-то еще захочет попробовать свои силы в производстве прицепов или узлов и деталей к ним? А может быть, есть и те, кто уже занимается этим делом, но по той или иной причине не попал на выставку? Советуем вам связаться с Ассоциацией и стать, как минимум, обладателем информационного бюллетеня. Адрес Ассоциации: 445023, Тольятти, ул. Мира, 73, Дом науки и техники.

В общем, вопреки народной мудрости, первый блин вышел в Тольятти отнюдь не комом. Оказалось, что на выставке было что посмотреть, да и разговор получился насыщенный и весьма полезный для всех сторон. Есть надежда, что, объединившись, производители прицепов свои проблемы худо-бедно решат. А там, глядишь, и мы с прицепами будем...

А. СОЛОПОВ



▲ Двухосный «Актион» из Тольятти.

▼ Туртский прицеп «Холер».



▶ Пример из группы «трейлеров» — прицеп может перевозить легковую машину.

▼ Киевский «Орион» выглядел весьма внушительно.

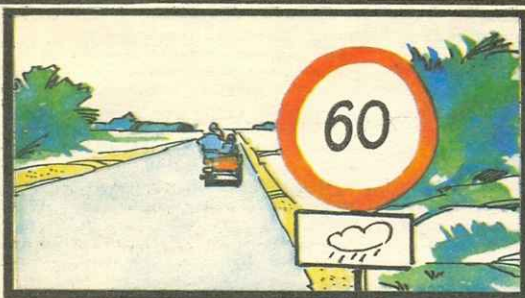


Фото О. Косова

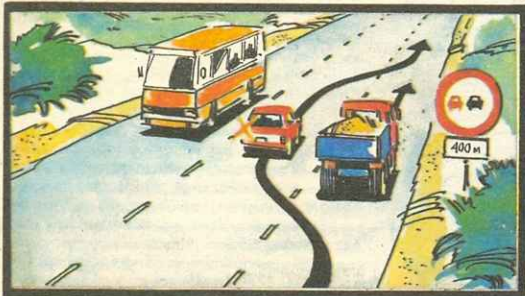
тие «Туртранс» из Минска. Разработанный здесь кемпер «Купава-350» пригоден даже для экспорта (см. ЗР, 1991, № 8).

Теперь поговорим о тех материях, что прежде обходили стороной. Каковы цены на весь этот подвижной состав? Спрос, как мы уже знаем, огромен, а предложение в основном исходит от кооперативов и малых предприятий. И хоть и размещены они чаще всего на базе каких-то промышленных гигантов, силы их относительно невелики. Вот и получается, что розничная цена «Купавы» 21 тысяча (на Западе кемпер стоит не дешевле автомобиля). Для советского человека такую цену доступной не назовешь, и тем не менее, у «Туртранса» портфель заказов полон на ближайшие... 10—15 лет! Супертяжеловес «Клевер» изготовители оценили в 12 тысяч, годовая программа —





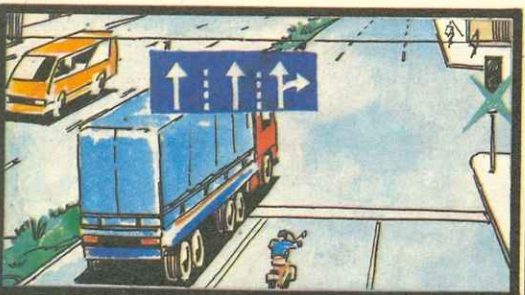
I. При каких погодных условиях водители обязаны выполнять требования этого знака!
 1 — при плохой видимости
 2 — зимой
 3 — при влажном покрытии



II. Соответствует ли Правилам обгон на этом участке дороги!
 4 — да
 5 — да, если самосвал движется со скоростью менее 30 км/ч
 6 — нет



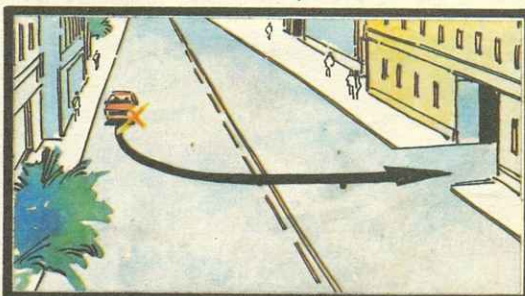
III. Может ли водитель в данной ситуации двигаться в показанном направлении!
 7 — да
 8 — нет



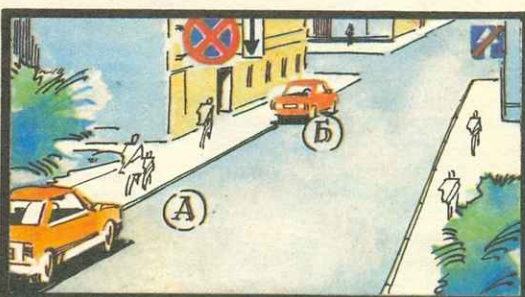
IV. Нарушает ли кто-либо из водителей этих транспортных средств Правила!
 9 — только мотоциклист
 10 — оба водителя
 11 — только водитель грузового автомобиля



V. В какой последовательности эти транспортные средства должны миновать перекресток!
 12 — самосвал, автобус, мотоцикл
 13 — самосвал, мотоцикл, автобус
 14 — мотоцикл, самосвал, автобус



VI. Соответствуют ли Правилам действия водителя автомобиля!
 15 — да
 16 — нет



VII. Кто из водителей остановился в запрещенном Правилами месте!
 17 — водитель А
 18 — водитель Б



VIII. Правильно ли выполнил водитель требования данного знака!
 19 — правильно
 20 — неправильно

Ответы на стр. 44

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

ОБСУЖДАЕМ ПРАВИЛА

Начиная с третьего номера за прошлый год на страницах журнала ведется дискуссия по проекту Правил дорожного движения. Мнения и подходы самые разные — от полного одобрения до безоговорочного отрицания. Сегодня редакция публикует очередную подборку писем автомобилистов. Они не претендуют на истину в последней инстанции, но безусловно стоят того, чтобы к ним прислушаться, так как эти предложения подсказаны многолетним водительским опытом.

Мне хочется сказать об одном из белых пятен Правил дорожного движения. Там ничего не сказано об ответственности водителя за утерю груза из кузова при движении, за нанесенный ущерб из-за этого другому транспорту. Сколько пустых ящиков валяется на дорогах! А сколько высипается щебенки из самосвалов, из тракторных прицепов... И еще. Штрафы повысили, а об ответственности работников, отвечающих за сохранность дорог, знаков, разметки и прочих дорожных атрибутов, похоже, забыли. Нужно показать в ПДД, насколько ответственна за безопасность движения и другая сторона, а то чаще всего крайним оказывается водитель.

г. Самара

Б. СУЧКОВ

Предлагаю оставить в существующей ныне редакции пункт 11.1 ПДД, определяющий выбор водителем безопасной скорости и порядок действий при возникновении опасности. Нужно ввести лишь новые определения понятий «Препятствие» и «Опасность для движения», тем более что они уже применяются в экспертной практике.

«Препятствие» — материальный объект, находящийся на полосе движения транспортного средства, расстояние от которого до границ полосы движения не меняется. Это препятствие может быть как неподвижным (стоящее транспортное средство, пешеход, дефекты дороги и другие объекты), так и подвижным (попутный или встречный пешеход, велосипедист и так далее).

«Опасность для движения» — элемент дорожно-транспортной ситуации, создаваемый объектом, опасно приближающимся к полосе движения транспортного средства, либо иными обстоятельствами дорожного движения, требующими снижения скорости транспортного средства, вплоть до его остановки (внезапно возникла неисправность, угрожающая безопасности, красный сигнал светофора, открытие капота...).

Мне кажется, что если указанные термины ввести в Правила дорожного движения, то и при существующей редакции пункта 11.1 будут расставлены все точки над *i*.

г. Минск

П. ЧУПРИН

Мой стаж водителя-профессионала 33 года и два года работы мастером по вождению. За это время я убедился в несовершенстве наших ПДД. Лишнее подтверждение тому — новые поправки комиссии по их разработке.

Например, нет конкретности в пункте 10.1, где говорится о количестве полос движения.

Думаю, изложить ее надо в следующей редакции: «Количество полос для движения безрельсовых транспортных средств определяется разметкой или знаками 5.8.1 («Направления движения по полосам»), 5.8.2 («Направления движения по полосе»), 5.8.7 и 5.8.8 («Направление движения по полосам»), а если их нет, то самими водителями с учетом ширины проезжей части из расчета градостроительной нормы 3—3,75 метра на полосу движения и необходимых безопасных интервалов между ними не менее 0,5 метра».

Не секрет, что многие наши улицы не имеют разметки. Считаю, что пункт 10.3, регламентирующий движение на трехполосных дорогах, должен звучать так: «На дорогах с двусторонним движением, где ширина проезжей части 9—11 метров обозначена разметкой на три полосы или не обозначена, на среднюю полосу разрешается выезжать только для обгона, объезда, поворота налево или разворота».

В пункте 19.1 о пользовании световыми приборами я целиком поддерживаю требование об обязательном включении фар дальнего или ближнего света в темное время суток и в условиях недостаточной видимости, так как движение только с габаритными фонарями просто опасно.

г. Тихвин

Б. ИВАНОВ

Я думаю, из всех намеченных изменений лучше — это введение нового термина «Опережение» — движение транспортного средства с большей скоростью по отношению к транспортному средству, движущемуся по соседней полосе. Дело даже не в названии, а в том, чтобы было разрешено обгонять как слева, так и справа. Это очень удобно и практично.

Житомирская область

П. КУЦ

Мне кажется, что при работе над новыми Правилами нужен разумный консерватизм. Не надо отказываться от положений ПДД, прошедших проверку временем. Скажем, в последней редакции Правил 1987 года определение термина «Обгон» связывается с выездом на полосу встречного движения.

Вы даже не представляете, что творилось до этого на наших улицах, где были установлены знаки «Обгон запрещен». На широких магистралях, имеющих четыре и более полос для движения в обоих направлениях, боязнь наказания заставляла водителей придерживаться правой полосы, а левые пустовали, потому что очень трудно было доказать, что ты не обогнал, а просто ехал по параллельной полосе.

г. Алма-Ата

А. ТАИРОВ

Категорически против исправления пункта 19.1, который регламентирует порядок пользования световыми приборами. Нельзя ездить ночью только с дальним или ближним светом фар. При встречном разезде надо включать подфарники. Для меня одной из самых заметных сложностей езды ночью является именно разезд со встречным автомобилем, у которого горят фары, особенно в ненастье. Ведь даже ближний свет на многих наших автомобилях, и в частности старых моделей, слепит не меньше дальнего. Особенно у «москвичей», да и у большинства грузовых автомобилей.

Московская область,

г. Жуковский

К. СЕНЬКОВ

Я предлагаю, во-первых, запретить тонирование стекол. При прозрачных стеклах видна дорожная обстановка сзади едущему водителю на 2—3 машины вперед. Если встречная машина с нормальными стеклами, то видно лицо водителя, видна его реакция и понятны его намерения. При затемненных никак нельзя понять, что у него на уме. Во-вторых, предусмотреть для пешеходов такую же, как и у водителей, ответственность за нарушение Правил дорожного движения.

И наконец, узаконить ответственность, в том числе и материальную, дорожно-строительных и дорожно-ремонтных организаций, если причиной происшествия явилось состояние проезжей части.

г. Омск

О. КУЗЬМИН

Считаю, что основы ППД (включая изменения от 1987 года) ни в коем случае менять нельзя. Однако в частностях их, безусловно, можно усовершенствовать. На мой взгляд, необходимо законодательно закрепить порядок установки запрещающих знаков, особенно ограничения скорости и запрещения остановки (стоянки), так как сейчас эти знаки крайне редко стоят там, где действительно нельзя ехать быстро, и часто в местах, где многим нужна остановка. В целом это выглядит как издевательство. В результате требования знаков, конечно же, не выполняются.

г. Нижневартовск

О. АВРАШОВ

ХОТИТЕ ХОРОШИЕ ДОРОГИ? ДОСТАВАЙТЕ КОШЕЛЕК

С 1 января вступил в силу закон «О дорожных фондах в РСФСР». Прокомментировать новый документ редакция попросила одного из его непосредственных разработчиков — начальника отдела по экономической реформе Минтранса РСФСР заслуженного экономиста республики Александра ЛАГУТИНА.

— В чем-чем, Александр Максимович, а в различных фондах, появившихся в последнее время, у нас, похоже, недостатка нет. Правда, большинство из них общественные, а значит и взнос в них — дело добровольное. Но тут речь идет о законе, стало быть, на этот раз хочешь не хочешь, а кошелек придется доставать...

— Надо ли лишний раз говорить о том, что наши дороги находятся в удручающем состоянии. Любому автомобилисту убеждается в этом каждый раз, отправляясь в поездку на машине. Причем ситуация настолько запущена, что речь сегодня должна идти о восстановлении большинства наших улиц и дорог, а также строительстве значительной сети новых. Выполнение столь масштабной задачи немисливо без надежного и, как подтверждает отечественная и мировая практика, внебюджетного источника финансирования. Вот почему пришлось пойти на создание государственных, именно внебюджетных, фондов — федерального и территориальных.

— И все-таки, раз фонды государственные, пополнять их можно только через дополнительные налоги.

— Совершенно верно. Таких налогов — четыре. Но я хотел бы сразу оговориться, что не все они лягут бременем на обычных автолюбителей. Скажем, налог на продажу горючесмазочных материалов. Его они просто не заметят. Дело в том, что раньше цена топлива включала в себя 25-процентный налог с оборота, который шел в бюджет государства. Сейчас эта доля называется налогом на реализацию ГСМ, и одна ее часть (18 процентов) пойдет в федеральный дорожный фонд, другая (7 процентов) — в территориальные.

— А как в отношении налога с владельцев транспортных средств, который автолюбители исправно платят уже не один год? Не станет ли он больше?

— Здесь серьезных изменений не будет. Как платили, скажем, владельцы легковых автомобилей мощностью

до 100 л. с. полтинник с лошадиной силы, так и будут платить. А вот хозяевам машин, имеющих под капотом больше 100 «лошадей», придется отдавать по 1 рублю 30 копеек за каждую.

Владельцы грузовиков будут платить этот налог по прогрессивной шкале — от 2 рублей (мощность двигателя до 100 л. с.) до 7 рублей 15 копеек (свыше 250 л. с.). Поэтому при покупке, например, КраЗа в личное пользование придется задуматься над тем, чтобы он не стоял под окном, а себя окупал. С владельцев автобусов и других самоходных машин на пневмоходу будут брать 2 рубля с лошадиной силы.

Без уплаты этого налога не будут проводиться регистрация, перерегистрация или технический осмотр транспортного средства.

Замечу, что освобождаются от уплаты этого налога инвалиды, а также граждане, подвергшиеся действию радиации во время катастрофы на Чернобыльской АЭС.

Из предприятий такой привилегией пользуются общественные организации инвалидов, транспорта общего пользования (кроме такси), колхозы, совхозы, фермерские хозяйства и их объединения, а также некоторые предприятия, занятые содержанием дорог.

— В качестве примера вы привели КраЗ, приобретенный в личное пользование. Действительно, сегодня все чаще можно увидеть на дорогах грузовики с «частными» номерами. Ясно, что их покупают не для поездок на дачу и увеселительных прогулок. Грузовик — это средство производства, а значит и налоги с их владельцев должны быть намного выше.

— Разумеется. Именно поэтому введен налог на пользователей дорог. Платят его предприятия, организации, частные фирмы и кооперативы, занимающиеся перевозками. Величина сбора — 0,4 процента от объема произведенной продукции, выполняемых работ и предоставляемых услуг. Автолюбители этот налог не платят.

Любим, так называемым юридическим лицам придется при покупке автомобиля еще платить налог на приобретение транспортного средства, который будет направляться в федеральный дорожный фонд. Он составляет 10—40 процентов от стоимости машины.

Автолюбители от уплаты налога при покупке машины освобождены. Теперь в стоимость автомобиля будет входить акциз (определенная сумма). Он и будет направляться магазином на дорожные нужды. Его размер определяет государство.

Читателям небезынтересно будет узнать, что при продаже автомобиля на аукционе 40 процентов от его начальной цены организаторы торгов направляют в территориальный дорожный фонд, а покупатель от уплаты налога освобожден.

— Александр Максимович, не секрет, что деньги сейчас стремительно обесцениваются, не «съест» ли инфляция собранные средства?

— В законе предусмотрен антиинфляционный механизм. Налоги, как вы, вероятно, заметили (кроме налога с владельцев транспортных средств) исчисляются в процентах. Значит, с ростом цен увеличатся и дорожные фонды.

— И последний, на мой взгляд, самый важный вопрос: когда автомобилисты увидят реальные результаты действия закона? Мы помним, как в восьмидесятом году появился налог с владельцев транспортных средств. Подать исправно собирали, а российское бездорожье не исчезло. Не помогло и постановление ЦК всемогущей тогда КПСС о строительстве дорог в Нечерноземье, весомость и неотвратимость исполнения которого подтверждали подписи генерального секретаря и председателя совмина. Не получится ли так и с новым законом?

— Принятый закон создаст условия для исправления ужасающего положения с дорогами. Судите сами, если раньше собранные деньги уходили в бездонный госбюджет, то теперь, как я уже отмечал, они гарантированно пойдут на финансирование дорожных работ. Главное — разумно распорядиться средствами. Если так будет, то скоро увидим и результат.

Беседу записал Ф. ИЛЮХИН

Случай, о котором пойдет речь, на наш взгляд, лишний раз убедительно подтверждает справедливость водительской заповеди: веди себя на дороге так, как будто за рулем другого автомобиля сидит человек непьющий или просто плохой водитель, решения и действия которого не обязательно укладываются в сознании с точки зрения здравого смысла.

Итак, в злосчастный для участников описываемого конфликта день (1 июня 1990 года) около 11 часов водитель автомобиля ЛуАЗ-969, в котором находился один пассажир, приближался на небольшой скорости к трехстороннему перекрестку (см. схему). Он ехал по второстепенной дороге, о чем его информировал знак 2.4 «Уступите дорогу».

В это время к этому же пересечению (от ЛуАЗа слева) приближался по главной дороге (ширина проезжей части 7 метров) автомобиль ВАЗ-2101, за рулем которого находился водитель Б., тогда как его владелец вместе с двумя другими пассажирами был в роли пассажира. Скорость «жигуленка», по показаниям Б., равнялась 70 км/ч, а по другим данным гораздо больше (около 90 км/ч). Эта деталь важна, так как по пути следования автомобиля находился знак 3.24, запрещающий движение со скоростью более 70 км/ч.

Стремления разъехаться друг с другом у обоих водителей настолько совпали, что их автомобили сошлись в одной точке. ВАЗ передней частью кузова ударил в капот ЛуАЗа. И будь место происшествия расположено на проезжей части дороги, установить виновника случившегося было бы несложно. Ясно, что это тот водитель, который не выполнил требование знака 2.4 и не уступил дорогу.

Реальность оказалась сложнее. Машины столкнулись не на проезжей части, а на обочине, причем противоположной от направления движения «Жигулей». Какие же обстоятельства могли вынудить водителя ВАЗа так отклониться от предначинанного ему пути? Может быть, встречный транспорт? Нет, его не было. Только ЛуАЗ поворачивал на главную дорогу.

Кто виноват!

НЕ МЕРЬ НА СВОЙ АРШИН

Водитель Б. не признал свою вину в случившемся, ссылаясь на то, что появившийся справа ЛуАЗ при выезде на главную дорогу полностью не остановился, а, как притормозив (хотя и медленно, но двигался вперед), начал поворачивать налево. Заметив это, водитель «Жигулей» сначала решил объехать появившееся препятствие по встречной полосе, а затем и по обочине (поскольку ЛуАЗ преградил ему дорогу). Водитель луцкого вездехода успел к тому времени почти завершить маневр и, увидев на своей полосе движения ВАЗ, затормозил и тоже съехал на обочину.

Теперь слушаем версию противоположной стороны, изложенную водителем ЛуАЗа на судебном заседании. «К перекрестку я приближался на второй передаче, медленно, со скоростью не более 15 км/ч. Перед знаком «Уступите дорогу» остановился и осмотрелся — справа вообще никого не было, а слева далеко ехала машина белого цвета, как потом я узнал, это был ВАЗ-2101. Я решил, что успею освободить дорогу этому автомобилю и поехал дальше. Уже завершив поворот налево, я обнаружил впереди на своей полосе движения этот ВАЗ. Чтобы уступить ему дорогу, повернул на обочину, но и водитель «Жигулей» туда же. Вот и столкнулись».

Два разных показания, два мнения. Каждый считает, что виноват в этом дорожно-транспортном происшествии другой. Последствия в данном случае не столь страшные — травмы средней тяжести получили пассажир ЛуАЗа и ВАЗа, два пассажира «Жигулей» отделались легкими телесны-

ми повреждениями. Восстановительный ремонт ВАЗа оценен в 2,8 тысячи рублей, а ЛуАЗа — в 600 рублей.

Суд, состоявшийся в ноябре 1990 года, обвинил во всем водителя Б., вменив ему в вину невыполнение сразу двух пунктов Правил дорожного движения: пункт 10.4 (вне населенных пунктов водители транспортных средств должны вести их по возможности ближе к правому краю проезжей части); пункт 11.1 (вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, при возникновении препятствия или опасности... принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства).

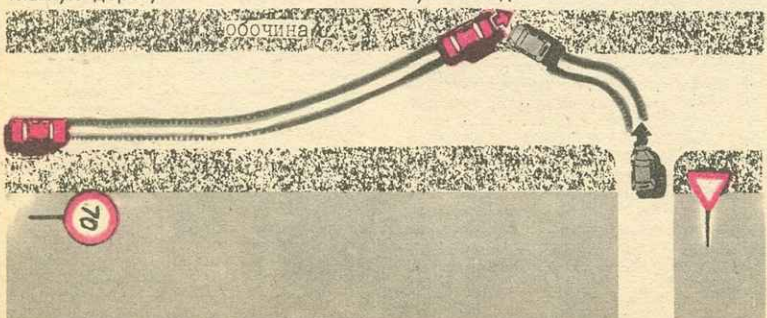
Мера наказания избрана судом относительно мягкой — денежный штраф в 300 рублей и лишение водительских прав на 2 года. Но не следует забывать, что фактический ущерб придется возмещать одному водителю.

Не будем оспаривать решение суда, хотя оно, на мой взгляд, небесспорно. Вопрос в другом: кто же изначально стал виновником конфликта? Можно обвинять водителя «Жигулей» в неопытности, неумелости; большинство, кто ездит за рулем, поступили бы иначе. Затормозил или уйдил, сбросив скорость, чуть право — и все бы обошлось. Конечно, действия водителя Б. были далеко не лучшими, и они вели к созданию аварийной ситуации, но они оказались вторичными, были реакцией (хотя и ошибочной) на маневр ЛуАЗа, водитель которого не уступил дорогу, нарушив предписание знака 2.4.

Это требование означает, что водитель не должен возобновлять или продолжать движение, осуществлять какой-либо маневр, если это может вынудить других изменить направление движения или скорость. А ведь именно это и произошло в тот роковой момент на перекрестке.

Вся беда в том, что водитель ЛуАЗа все же вынудил человека за рулем ВАЗ-2101 изменить направление движения. Он «примерил» другого водителя на себя. Оценил его как опытного человека, неспособного на какие-либо странные действия. Вот в этом и заключается причина ДТП. Как говорится, не мерь на свой аршин. Принимая решение о начале маневра, водитель ЛуАЗа должен был сделать поправку на возможную неподготовленность другого водителя. Он обязан был предположить, что тот, кому он не собирается уступить дорогу, отнюдь не ас. Вспугнуть такого и вынудить слишком поспешно тормозить или маневрировать проще простого. Во всех случаях лучше не искушать судьбу, когда она подбрасывает такое испытание, а уступить дорогу без ненужного риска.

С. ЛИТИНСКИЙ



КРАСКА СОХНЕТ БЫСТРЕЕ

Много, очень много стало на улицах машин с «боевыми шрамами», порой весьма застарелыми. Говорить о плохой работе ремонтных служб — занятие пустое, но, значит, и собственными силами устранить повреждение не так-то просто. Дело не в том, что перевелись умельцы люди, среди автомобилистов их предостаточно. Устранение кузовных повреждений сопряжено с рядом объективных трудностей, среди которых не последнее место занимают проблемы ремонтной подкраски.

Проще всего, конечно, воспользоваться для этой цели баночкой с нитроэмалью, которая прилагается к каждому новому автомобилю. Но ведь хочется, чтобы следы ремонта были незаметными, а при использовании нитроэмали добиться этого практически невозможно: ее слой выделяется прежде всего фактурой поверхности, да и оттенком тоже. Кроме того, приходится окрашивать целый большой участок, ограниченный крайними деталями, молдингами и «отбортовками»; у пятна переход от ремонтного покрытия к основному всегда заметен, к тому же он легко шелушится. Наконец, нитроэмаль просто непрочна.

Иное дело, если подкрашивать «синтетикой» — той же меламиноалкидной эмалью, которой кузов покрыт на заводе (к этой группе эмалей относятся отечественные МЛ-12, МЛ-152, МЛ-197, МЛ-1110, МЛ-1121, МЛ-1195). Оставим «за кадром» вопрос о том, как купить краску требуемого цвета или получить ее путем смешивания. Если нужный продукт в руках, отпадают трудности и ограничения, характерные для нитроэмалей, однако вместо этого почти непреодолимой стеной встает проблема сушки. Ибо нормальная температура для высушивания «синтетики» составляет 130 °С. А как обеспечить такую жару на свежескрашенном участке двери, крыла или капота? Да при этом не погубить пластмассовые детали или резиновые уплотнители? Задача архисложная. Всякое снижение рекомендованной температуры ведет вначале к резкому увеличению продолжительности сушки с сопутствующими неприятностями (возможность подтеков, ухудшение блеска), а ниже 85—90 °С вообще подменяет истинную сушку (то есть полимеризацию) неким «завяливанием» нанесенного слоя эмали. Покрытие получается крайне непрочным и нестойким, очень скоро теряет блеск, пропускает влагу и разваривается чем угодно, даже бензином.



Но наши автомобилисты — народ изобретательный. Им давно известно, что есть химикаты с кислотными свойствами, которые позволяют облегчить условия сушки синтетических эмалей. К их числу относятся, например, малеиновый ангидрид, сульфосалициловая кислота, паратолуолсульфокислота (ПТСК), тетрахлорфталеиновый ангидрид и целый ряд других. А наибольшее распространение получил так называемый контакт Петрова, который, если влить его много, позволяет с грехом пополам высушить краску вообще без нагрева, если дело происходит летом, в жаркую погоду. Казалось бы — вот он, выход из положения, бери и пользуйся. Но не так-то все просто. Упомянутые добавки ухудшают качество эмалей, причем действуют избирательно, в одних случаях резко, в других малозаметно, а предугадать это действие невозможно. Они могут разрушающе влиять и на красящий пигмент. По этой причине тот же контакт Петрова используют в основном для эмалей белого цвета, но и она примерно через год может взять и пожелтеть. Кому же этого хочется?

А сама идея заманчивая. Именно поэтому химики исследовательского предприятия «Вярта» в Вильнюсе не пожалели труда, времени на разработку специального, сложного по составу препарата, который успешно служит катализатором сушки меламиноалкидных эмалей и не приносит им никакого вреда. Изделие испытано многими организациями и доведено до промышленного уровня, выпуск его начат в Алитусском филиале фирмы «Лиеувос буйтине хэмия» в Литве. Флакон этой жидкости получила для опробования и редакция журнала «За рулем».

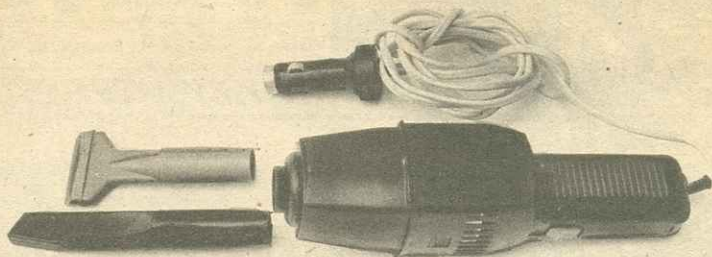
Наше тестирование не отличалось особой научностью и носило чисто прикладной, потребительский характер. Проще говоря, разделили препарат между несколькими опытными автомобилистами, которые часто занимаются подкраской (у тех, кто освоил какой-то вид ремонта, всегда находится множество знакомых, нуждающихся в помощи), и обобщили полученные отзывы. Они свелись к следующему.

Катализатор достаточно активен, хотя и не в такой степени, как контакт Петрова. Превышать рекомендованную дозу введения препарата в эмаль не имеет смысла — ничего хорошего такой эксперимент не дает. Указания инструкции, прилагаемой к катализатору («сушить 40 минут при 85 °С»), неоправданно осторожны: при такой температуре окрашенная поверхность высыхает гораздо быстрее, а одного часа ей хватает и при меньшем нагреве (примерно 50—60 °С). Но совсем без подогрева эмаль и с катализатором не сохнет, а «влягится». Впрочем, если принять за приемлемую температуру сушки примерно 60 °С, то особых трудностей не возникает. Для такого подогрева годится, скажем, простенький самодельный софит с несколькими электрическими лампами (желательно по мощнее). При небольшом размере пятна нанесенной краски с успехом использовали старый медицинский рефлектор для «синего света» с обычной лампой 150 ватт. Неплохо получалось и с электрокамином, имеющим открытую спираль и хромированный отражатель. Никаких ненормальностей в структуре и плотности лакокрасочного покрытия или изменений оттенка краски катализатор не вызывал, по крайней мере наши исполнители такого не наблюдали. С пластиком и резиной при небольшом нагревании ничего страшного не происходит. Словом, «фирменный» катализатор приводит процедуру окраски синтетической эмалью к условиям, не требующим крупного технического оснащения и вполне приемлемым для обычного рукодельного автолюбителя. А это, согласитесь, большая помощь в нашем нелегком автомобильном быте.

Наконец, последнее. При подготовке этого материала кое-кто высказывал сомнения примерно такого рода: Литва теперь самостоятельное государство, и от того, что она себе делает, ее соседям ни жарко ни холодно. Подобный взгляд ошибочен. У Литвы традиционно было развитое производство автохимии, намного превышающее потребности своей республики и ориентированное, прежде всего, на Россию. Это положение сохранилось и сейчас. Политическая самостоятельность не перечеркивает экономические связи, скорее, нормализует их, делает взаимовыгодными. Поэтому и рассматриваемый нами препарат непременно появится в тех республиках и регионах, где найдутся деловые люди, предприниматели, налажившие контакт с фирмой «Лиеувос буйтине хэмия». По нашим сведениям, уже сегодня таких связей немало.

А. МОИСЕВИЧ

В салонах нынешних легковых автомобилей пол покрыт не резиной, а синтетическими коврами. Мы ворчим — дескать, непрактично, какие еще ковры, когда кругом такая грязь, а самим приятно, что у машины такой шикарный, богатый интерьер. Застаиваем эту роскошь любимыми доступными материалами — линолеумом, пластиком, резиновыми коритами — и на том успокаиваемся.



ВСЕМ ХОРОШИ, ТОЛЬКО ЧИСТЯТ ПЛОХО

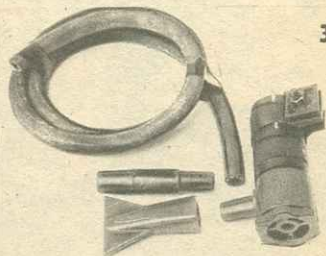
Между тем и под защитными покрытиями скапливается много грязи, поэтому время от времени приходится браться за основательную уборку и чистку салона. Работа трудоемкая и нелегкая, ведь все наше оснащение — веник да щетка. Иное дело, если использовать пылесос, но тот, что есть в квартире, вряд ли пригодится: на улице трудно найти место для подключения к электросети 220 вольт.

Впрочем, существуют пылесосы, для которых источником энергии служит сам автомобиль. Такой прибор можно попытаться купить или у кого-то позаимствовать. Другой вопрос, эффективны ли эти механические помощники и насколько они облегчают задачу автомобилиста. Разобраться в этом мы решили простейшим способом — взять образцы нескольких типов и попробовать их в работе.

Первым был пущен в дело совсем маленький электропылесос ПР-10М «Мини» мощностью всего 10 ватт при напряжении 12 вольт (цену, обозначенную на этикетке годичной давности, сегодня вряд ли стоит называть). Прибор легкий, удобный, жужжит негромко. Словом, всем хорош, вот только чистит никудышно: собирает нежную пыльцу с ровных поверхностей, а выбирать мусор из швов, щелей или из ворса не в состоянии. Приходится делать все это вручную. Попытка поработать при запущенном двигателе, когда напряжение в бортовой электросети возрастает до 14 вольт, ровным счетом ничего не изменила.

Другой образец был немного посильнее: электропылесос «Чайка-25» мощностью 70 ватт. К сожалению, прибавка мощности мало повлияла на возможности прибора — они оказались почти такими же, как у «Мини». Объем пропускаемого воздуха здесь, конечно, побольше, а вот способность захватывать грязь и мусор (иными словами, максимальное разрежение в наконечнике) ничуть не лучше.

Наконец, было у нас еще одно любопытное устройство. Давние читатели «За рулем» могут помнить, что в ноябрьском номере 1981 года среди «советов бывалых» был эскиз эжекторного пылесоса, предложенного автолюбителем В. Колесниковым. Основная деталь устройства — легкая насадка на выхлопную трубу; сбоку от нее отходит шланг, к другому концу которого прикреплен щелевой заборник пыли. Когда мотор работает, в шланге создается разрежение, а захваченная наконечником грязь вылетает на улицу вместе с выхлопными газами. Штука, как видите, нехит-



рая, а ее работоспособность при демонстрации опытной разработки была довольно приличной. Делать подобные пылесосы взялись на Орловском заводе монтажного оборудования, при этом, разумеется, доработали конструкцию применительно к условиям промышленного изготовления. Изделие с маркой ПЗ-1 получилось дешевым, что неизменно возбуждает покупателей. Достался образец и нам. Приложенная к нему инструкция лаконична, в ней есть всего один «теоретический» тезис: пыль засасывается тем энергичнее, чем выше обороты двигателя. Поэтому мы не очень огорчились, увидев, что при холостом ходе пылесос почти бездействует. Хуже, что и на больших оборотах он оказался не лучше своих электрических собратьев, продемонстрировав непригодность для сколько-нибудь серьезной работы.

И тут у нас появилась крамольная мысль. Газовая динамика — дело тонкое и хитрое, эффект эжекции может измениться от любой малости. Что будет, если при работающем моторе потихоньку открывать выходящее сопло насадки, завернутое в корпус по резьбе? Попробовали. Сначала — ничего, но вдруг разрежение в наконечнике шланга заметно увеличилось, а дальше опять стало уменьшаться. Поймав оптимальное положение и установив средние обороты двигателя, принялись за работу. Ну, не Бог весть какое чудо техники, а все же действует подобно нормальному домашнему пылесосу. Напольные ковры и обивку салона почистили вполне прилично. Подчеркнем, однако, что наша регулировка — чистая самодеятельность, в инструкции ничего подобного нет. Можно с уверенностью сказать: далеко не каждому по-

Так выглядели опробованные нами пылесосы: 1 — ПР-10М «Мини»; 2 — «Чайка-25»; 3 — ПЗ-1.

требителю придет в голову заняться такими манипуляциями, большинство чертыхнется и выбросит бесполезную игрушку.

В завершение мы решили подстраховаться от возможных обвинений в субъективизме и придать нашему опробованному некую научность. Для этого взяли вакуумметр с ценой деления 0,1 кгс/см² и измерили величину максимального разрежения у всех опробованных пылесосов. В миниатюрном ПР-10М «Мини» стрелка прибора лишь чуть-чуть сдвинулась с места; для более точной оценки чувствительность нашего вакуумметра оказалась недостаточной. Примерно тот же результат и у эжекторной системы, если все делать по инструкции. «Чайка-25» заставила стрелку проползти примерно половину деления. А вот незаконнорожденный вариант эжекторной системы (с полуотвернутым соплом) показал 0,15 кгс/см² — своего рода рекорд, если учесть, что у хороших домашних пылесосов максимальное разрежение составляет 0,13—0,14 кгс/см².

Мораль этой истории проста. Если действительно заботиться о салоне машины, надо иметь в своем распоряжении мощный бытовой электропылесос и отыскать место, где можно включить его в розетку. Не стоит тратить деньги на всякие маломощные электроприборы — это симпатичные безделушки. Эжекторный пылесос сгодится лишь суровому автомобилисту с экспериментальной жилкой. Работать с этим устройством надо на пустыре, вдали от жилья (мотор ревет на средних оборотах, из выхлопной трубы летит пыль), но сначала его надо отладить либо изготовить своими силами.

А. МОИСЕВИЧ

АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ



ВОРЫ, АВТОМОБИЛЬ И МЫ

К этой теме журнал в последнее время вынужден обращаться все чаще. Вряд ли найдешь в крупном городе такого автолюбителя, который хотя бы раз не стал жертвой воровства или ограбления. Масштабы могли быть разными: у кого сняли заводскую эмблему, у кого колеса, а у кого — пропал и сам автомобиль. К сожалению, некоторые, только пострадав, спохватываются, что машину надо бы надежно защитить. Тем, кто еще не успел этого сделать, мы в очередной раз хотели бы помочь выбрать способ защиты. Ну, а тем, кто уже обезопасил свое сокровище, будет, наверное, интересно узнать, какие еще способы существуют. Материалы на эту тему подготовил кандидат технических наук Д. ПОСТНИКОВ. Сегодня публикуем первый из них.

Чтобы знать, как защищаться, надо выяснить, что крадут, где это происходит и когда (в какое время).

На вопрос, что крадут, ответить легче всего: крадут все! Детали, личные вещи водителя и пассажира, сам автомобиль.

За примером далеко ходить не надо. Однажды около института, где я работал, сняли колпачки, закрывающие вентиль камеры колеса. Скрутили со всех автомобилей, а их стояло тридцать. Умножьте на четыре колеса: не знаю, зачем их столько нужно — эти колпачки были в продаже. Детские шалости!

У соседа сняли с машины два колеса — это уже не игрушка. Такое случилось с очень многими (бывает, воруют из багажника запаску). Этим часто зани-

маются группы преступников: дело выгодное. Естественно, в первую очередь крадут новые колеса. Воруют и другое — стекла, фары, бамперы, молдинги.

Одно время мучились с распределительными валами для «жигулей». Тогда ловкачи умудрились, пока хозяина нет, взломать капот, разобрать механизм газораспределения и утащить вал. Не буду оригинален в утверждении, что дефицит порождает преступность.

Еще одна причина краж явно лежит не в области экономики, а в сфере морали. Мы в Москве привыкли, что нельзя оставлять на автомобиле щетки стеклоочистителей, придумали массу хитроумных приспособлений, чтобы снимать наружные зеркала. Но в других регионах страны, где с запчастями не лучше, зеркала не воруют и антенны не выдергивают. Несколько лет назад я побывал в Ереване. Дождей там не бывает все лето, однако машины ездят со щетками круглый год. На мой вопрос, почему не снимают, ответили: «А зачем?»

Один из объектов краж — радиоаппаратура. Приемники и магнитофоны крали из машин еще тогда, когда они лежали в каждом магазине. «Навар» с них был порой невелик, но желающих купить «музыку» по бросовой цене находились. Ну, а теперь, когда приемники в дефиците, на них можно неплохо заработать. Безусловно, владельцы импортных аппаратов рискуют больше.

Очень часто крадут вещи, оставленные в салоне или багажнике. Особенно привлекают импортные — вроде японской магнитолы или индийской кожаной курт-

ки. Столь же рискованно бросать на сиденье дамскую сумочку (в ней, наверное, есть деньги или дорогая косметика). Неразумно оставлять на виду бутылки со спиртным, а в последнее время и сигареты. Тот, кто решился на кражу, не будет раздумывать, как открыть дверь без ключа — просто разобьет ближайшее стекло. А вам оно потом станет втридорога.

Как вы уже почувствовали, лучше не оставлять никаких вещей, тем более документов на машину. Поменьше забавных кукол и наклеек в салоне. Их варварски похищают дети.

Самая большая беда — когда угоняют автомобиль. Здесь возможны варианты. Наименьший убыток, если автомобиль взяли покатаются: он рано или поздно найдется, часто в нескольких километрах от дома. Правда, могут разбить, особенно если преступник был пьян.

Гораздо больше урон, если машина (чаще всего новая) угнана с целью похищения частей. Ее вообще могут не найти. Похитители умудряются разрезать на детали даже кузов. Если пропажу находят — то обычно «раздетой». Чтобы ее восстановить, надо вложить изрядную сумму денег, потратить много сил.

Последний случай — похищение автомобиля с целью перепродажи. В такой ситуации обнаружить его чрезвычайно трудно: могут перекрасить, выбить иные номера двигателя и кузова, оформить на другое лицо, продать через комиссионный магазин. Если преступникам удалось завладеть документами на машину — их задача упрощается. Переклеив фотографию в «правах», можно отогнать автомобиль на другой край страны, по пути предъявляя документы хозяина. Занимаются всем этим профессионалы. Жертву всегда определяют заранее, могут следить за владельцем и его семьей. Угоняют даже из гаражей. Объектом интереса похитителей служат новые автомобили, обычно престижных моделей (прежде всего ВАЗ и ГАЗ).

Чтобы уберечься от ограбления, неплохо знать, где они происходят наиболее часто. К сожалению, статистика таких случаев имеет мало общего с действительностью. Дело в том, что подавляющее большинство потерпевших даже не обращается в милицию: бесполезное дело. По моим личным расчетам, основанным не на официальных данных, а на общении с водителями, милиция становится известно лишь о 10—20% совершенных краж. Поэтому установить, в каких местах угоняют чаще, очень трудно. Можно лишь констатировать достаточно известные факты.

Конечно, из гаражей и с охраняемых стоянок машины пропадают намного реже, чем с улицы. Но ни один автомобиль, имеющий место в гараже, не стоит там всю жизнь. А у его владельца, между тем, бдительность часто притупляется. Он порой устанавливает дополнительные зеркала, импортную радиоаппаратуру, молдинги, обклеивает машину наклейками, вешает в салоне побрякушки. Но при этом пренебрегает сигнализа-

цией, защитой от взлома форточек и т. п. Поэтому автомобиль вне гаража — лакомый кусочек для грабителей.

Немного уйдя от темы, замечу, что чем меньше на вашей «Ладе» или «Москвиче» всякого дополнительного оборудования и украшений, тем ниже вероятность быть ограбленным. Как пел когда-то герой фильма «Ирония судьбы»: «Думайте сами, решайте сами — иметь или не иметь».

На улице грабят чаще, уязвимый объект — автомобиль около магазина, тем более, если в нем лежат сумки, покупки. Лучше припаркуйте его не у входа, а немного в стороне, но не в глухом переулке: пусть мимо ходят люди.

Как убеждает жизнь, рискуют и те, кто оставляет машину возле кинотеатра (театра, стадиона). Расчет нехитрый: если вы ушли в магазин, то, вероятно, быстро вернетесь. А вот если смотрите кино, то в распоряжении грабителя полтора — два часа для спокойной «работы». Оставьте машину в стороне — лучше пройти сто метров!

Еще один важный момент. Ночью и вечером ставьте машину в освещенное место, можно прямо под фонарем (надеясь, что фонарный столб стоит прочно и не завалится на автомобиль). Оставляя машину на свету, вы к тому же уменьшаете вероятность, что кто-то на нее надеется. Можно сказать, убиваете двух зайцев.

Когда совершаются кражи? По данным ГАИ (ЗР, 1991, № 2) 84 % угонов и краж происходит с 18 часов вечера до 6 утра. Но ошутимый ущерб вам могут нанести и среди бела дня.

Из сказанного вытекает необходимость снабдить автомобиль системой, которая могла бы оповестить вас или окружающих о покушении на автомобиль как днем, так и ночью. Оборудуйте машину охранной сигнализацией!

Еще совет, относящийся к разделу «когда?». Автомобиль начинают растаскивать, если он стоит грязный, без движения, а хозяин к нему не подходит — как бы ничей. Поэтому, если вы уезжаете в отпуск или в длительную командировку, а ваши «Жигули» («Москвич», «Таврия» и т. д.) остаются во дворе, договоритесь с кем-нибудь, чтобы их периодически мыли. А еще лучше, если иногда будут переставлять с места на место.

Знакомый автолюбитель, прочитав рукопись этой статьи, сказал, что все более или менее ясно. Непонятно одно: почему так запросто крадут вещи из салона или угоняют машину — ведь все заперто на ключ!

Во-первых, иногда не заперто. Мы с вами, увы, нередко забываем это сделать. Как, впрочем, и о том, что нужно плотно закрывать окна и форточки. Даже в очень маленькую щелочку просовывают проволоку или леску, которой цепляют ручки дверей и открывают их изнутри.

Во-вторых, очень многое можно взять, вообще не открывая автомобиль: например, колеса, лобовое или заднее стекло — если, конечно, они не защищены специальными приспособлениями.

Повторюсь — это все продельвается без взлома. Но можно взломать дверь или крышку багажника ломом или монтировкой. Разбить стекло и открыть машину изнутри, просунув руку в салон.

Согласно статистике (ЗР, 1991 № 2), способы проникновения в автомобиль таковы: свободный доступ — в 25 % случаев, выдавливание стекла — 20 %, подбор ключей — 50 %.

О том, как открыть замки — разговор особый. Ключи часто взаимозаменяемы, особенно у моделей АЗЛК. Такое уж качество замков. Более того, их часто открывают вовсе без ключа. По-видимому, эти случаи также укладываются в 50 % из графы «подбор ключей». Если вы покаяетесь в соковничестве вашего сына, то, возможно, найдете все необходимое, чтобы открыть свою машину — скажем, «Москвич-2141» первых выпусков (не буду называть, с помощью какого инструмента, чтобы не распространять «передовой опыт»). «Жигули» и «Москвич-2140» открывают им же, причем для «Москвича» он может быть несколько меньше по размеру. У «Жигулей» прежних выпусков очень просто (о подробностях, понятно, умолчу) отклеить металлический запор форточки от стекла. Поэтому обязательно установите на нее дополнительный замок!

И еще. Запертые багажники автомобилей одной популярной марки открывают руками, без какого-либо приспособления. Однажды таким манером похитили две бутылки «фанты», а западногерманский набор инструментов оставили. Зайдите в ближайший коммерческий магазин и посмотрите, сколько он стоит. Взрослый не отказался бы! Стало быть, даже дети могут голыми руками открыть запертый багажник.

Не представляет серьезной преграды и запирающаяся рулевая колонка: замок зажигания просто отламывают. А у некоторых моделей (не называю, каких) на заводе-изготовителе не срезают головки болтов крепления замка зажигания, и отвернуть их проще простого. Считается, что головки срежут при обслуживании, чего в автосервисе, конечно же, не делают. Ну, а соединить провода в обход замка зажигания — элементарно, здесь справится каждый второй школьник.

Согласитесь, есть над чем подумать автозаводам, да и нам с вами. Картина нарисована достаточно мрачная, однако лучше смотреть правде в глаза и при этом не падать духом: в распоряжении наших автолюбителей довольно богатый арсенал технических средств защиты. Нам с вами еще предстоит разобраться, какие из них предпочесть. Разговор об этом впереди.

ПОЦАРАГАЛИ «МЕТАЛЛИК»

Машины, окрашенные эмалью с характерным металлическим блеском, выглядят, что и говорить, привлекательно. Скептики, однако, охлаждают восторг дилетантов: дескать, случись царапина или вмятина — такую поверхность не подкрасить. Действительно ли «металлик» так капризен в обиходе, каковы особенности подобных покрытий — об этом мы попросили рассказать опытного инженера-технолога В. БАЛАШОВУ.

Конечно, того, чей автомобиль окрашен металлизированной эмалью, в случае ремонта поджидают некоторые сложности — впрочем, не столь уж непреодолимые. Прежде всего, надо знать специфику самих эмалей. В отличие от привычных нам, они двухкомпонентные и состоят из собственно эмали (базисной) и лака.

Базисная эмаль дает цвет покрытия и содержит частицы, создающие эффект «металлизации». Однако поверхность, покрытая такой эмалью, будет матовой, поэтому для придания блеска на нее наносат лак.

Несколько слов об особенностях технологии окраски. Базисную эмаль наносят в три слоя. Чтобы оставалось меньше «яблок» — участков, где эмаль легла более толстым слоем и сохнет медленнее, каждый слой перед нанесением следующего выдерживают 2—3 минуты при обычной (комнатной) температуре. Когда нанесен последний слой, кузов оставляют для такой же естественной сушки чуть дольше — на 5—10 минут (чтобы выровнялись «яблока»).

Затем последовательно накладывают два слоя лака, который сушат в камере при температуре 135 °С в течение 35 минут. Высохшая поверхность не требует никакой дополнительной обработки (полировки).

Что касается подготовки кузова к окраске, при этом используют те же материалы и технологию, что и для окраски обычной синтетической или нитроцеллюлозной эмалью. Отличие лишь в том, что на последней стадии (перед окраской) применяют более мелкозернистую шлифовальную бумагу (шкурку).

Вот, пожалуй, и все о самой окраске. Металлизированные эмали, применяемые на наших заводах, — только импортного производства; попытки создать отечественный аналог пока успеха не имели. АЗЛК, например, покупает их у югославской фирмы «Хелиос» и финской «Тиккурилан», ВАЗ — также в Финляндии, Германии и других странах. Комплект, поставляемый фирмой, включает базисную эмаль, лак, растворитель и нитроэмаль «целлонит» воздушной сушки. Небольшая баночка такой эмали придется к каждой машине и позволяет подкрасить неглубокую царапину в слое лака. Если же повреждение более обширное или поверхность подвергалась рихтовке после удара, надо перекрашивать поврежденный элемент (дверь, крыло, капот и т. п.) целиком по описанной выше технологии.

Читайте
в следующем номере
обзорную статью
об охранных
устройствах —
автосторожах

Подкраской участка не обойтись: на границе старой и новой окраски появится ореол.

Практически невозможен и подбор базисной эмали по цвету: нужно искать материал с тем же названием и номером цвета, что и у использованного при заводской окраске. Не рекомендуется также применять для разбавления иной растворитель, кроме фирменного.

И все-таки, сверхъестественных сложностей нет. Квалифицированные маляры могут провести такой ремонт там, где для этого есть необходимое оборудование — окрасочная и сушильная камеры. А ими располагают, например, многие кооперативные гаражи.

ПРОДЛИТЕ ЖИЗНЬ ЛАМПАМ

Статья В. Банникова «Чтобы лампы служили долго» [ЗР, 1991, № 6] вызвала интерес читателей. Напомним, о чем шла речь. Галогенные лампы для фар недешвы и далеко не всегда есть в продаже. Срок их службы можно увеличить при помощи двух одинаковых приставок с несложной электронной схемой. Холодная нить лампы имеет небольшое электрическое сопротивление, поэтому ток в момент включения доходит до 100 А, что в 12—15 раз больше номинального значения. Не удивительно, что лампы обычно перегорают при включении. Очевидно, что пусковой ток необходимо ограничить, что и делают упомянутые выше приставки.

Редакция получила письма читателей не только с откликами на статью, но и с новыми схемами. При этом все авторы писем считают затронутой тему актуальной. Сегодня мы предоставляем трибуну клубу двум читателям, использующим подобные ограничители тока уже много лет.

Сначала слово А. ХАЛАТЯНУ из Москвы.

В схеме В. Банникова две приставки монтируются в разрывы «плюсовых» проводов. Одна из них ограничивает ток двух нитей дальнего света, а другая — нитей ближнего света. Это обуславливает и отрицательные последствия.

Во-первых, двойной ток в работающей приставке почти вдвое увеличивает потерю напряжения на ней и к тому же ухудшает режим работы ее транзистора, а вторая приставка не функционирует.

Во-вторых, если одна из фар не горит (перегорела лампа, нарушен контакт в цепи), то лампа исправной фары окажется в режиме перегрузки.

В-третьих, излишняя сложность монтажа с разрушением печатных проводников и малонадежной подпайкой выводов к этим проводникам без монтажных площадок на плате.

Моя схема (рис. 1) лишена таких недостатков, но обладает всеми достоинствами конструкции В. Банникова.

Чтобы исключить указанные последствия, разрываем провод, соединяющий общий вывод лампы от дальнего и ближнего света с «массой» автомобиля, а в этот разрыв включаем предлагаемое уст-

ройство (контакты Л и М), которое ограничивает ток на «массу» до 15 А. В режиме дальнего света лампа потребляет ток около 5,5 А и суммарная потеря напряжения на ограничителях Т1 и R3 не превышает 0,65 В. На информационные входы ограничителя И1 и И2 сигнал поступает от проводов, присоединенных к двум другим выводам лампы.

Резисторы R1 и R2 проволочные. Резистор R3 четырехконтактный. Он изготовлен из нихромовой проволоки диаметром 2 мм. Расстояние между контактами А и Г 153 мм, а сопротивление примерно 52 миллиома. Расстояние между контактами Б и В — 138 мм, а калиброванное сопротивление — 47 миллиом.

В качестве Т1 можно использовать транзисторы типов КТ819АМ...КТ819ГМ, 2Т819А...2Т819В, ТК135-25...ТК135-100, ТК143-40...ТК143-63 и другие кремниевые транзисторы, допускающие постоянный коллекторный ток не менее 15 А. Можно также использовать составные транзисторы КТ827А...КТ827В, КТ834А...КТ834В и др., но они менее предпочтительны, так как стоят дороже, а падение напряжения на них больше. В качестве Т2 пригодны транзисторы типов КТ815 и КТ817 с любым буквенным индексом. В качестве Д1 и Д2 можно использовать любой кремниевый диод с допустимым током не менее 0,5 А.

Предложенный ограничитель пускового тока эксплуатируется с 1985 года.

А сейчас слово для выступления в нашем клубе — В. СТЕПАНЦЕВУ из Душанбе.

Лично у меня в схеме В. Банникова вызывает возражение выбор транзистора в качестве регулирующего элемента.

Дело в том, что падение напряжения на транзисторе УТ1 (см. схему в упомянутой статье) в рабочем режиме может достигать 1 В. Естественно, на эту же величину уменьшится напряжение на лампах.

В светотехнике доказано, что зависи-

мость светового потока лампы накаливания от подводимого напряжения описывается параболой четвертой степени. Значит, в нашем случае для 12-вольтовой лампы падение напряжения на 1 В приведет к уменьшению силы света на 30 %: практически сойдет на нет тот выигрыш по световому потоку, который дают галогенные лампы. Другими словами, в итоге описываемых модернизаций мы получим такую же освещенность дороги, как от обычных (негалогенных) ламп. К недостаткам приставки отношу и то, что в ней применены дорогостоящие и дефицитные радиокомпоненты (транзисторы ГТ806 и КТ829). Ну, и главный вывод: недопустимо экономить на безопасности движения ночью.

Тем не менее решение, обеспечивающее повышение долговечности ламп при сохранении светотехнических показателей, есть (рис. 2).

Устройство А1 представляет собой электронное реле времени с релейным выходом. Работает оно так. При включении фар ток ламп течет через балластный резистор R1 (контакт реле К1 в это время разомкнут). Благодаря этому пусковой ток ограничивается на уровне 14 А (для двух ламп) — происходит «мягкий» разогрев нитей ламп. По истечении времени задержки 0,2 с срабатывает реле К1 и своим контактом шунтирует балластный резистор. К этому времени сопротивление нитей вследствие разогрева возрастает до 0,8...0,9 Ом, поэтому второй бросок тока также не превысит 14 А. Таким образом лампы подключаются на полное напряжение бортовой сети, при этом падение напряжения на замкнутых контактах 20-амперного реле практически равно нулю.

Описываемое устройство работает у меня на ВА3-2103 с 1976 года (пробег 350 000 км). Лампы в фарах дальнего света ни разу не заменял.

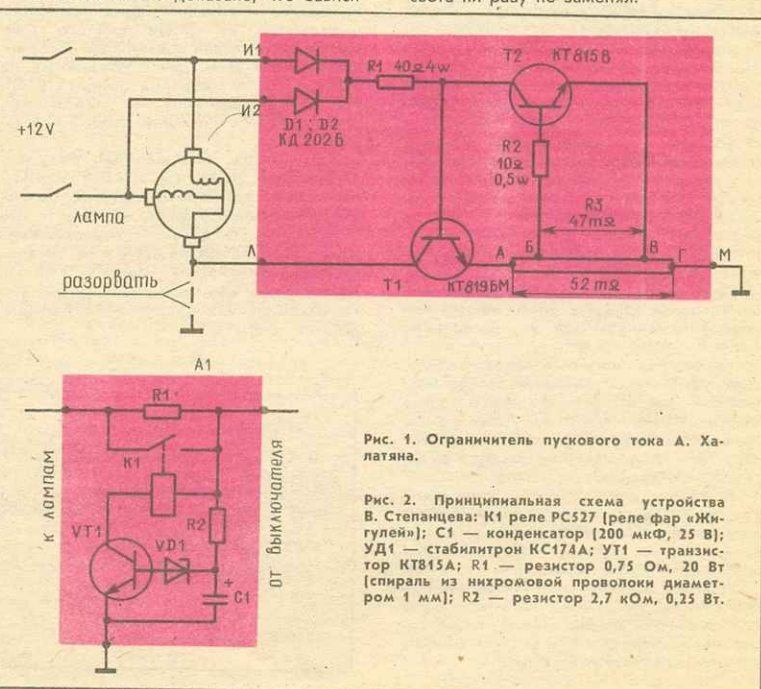


Рис. 1. Ограничитель пускового тока А. Халатяна.

Рис. 2. Принципиальная схема устройства В. Степанцева: К1 — реле РС527 (реле фар «Жигулей»); С1 — конденсатор [200 мкФ, 25 В]; УД1 — стабилизатор КС174А; УТ1 — транзистор КТ815А; R1 — резистор 0,75 Ом, 20 Вт [спираль из нихромовой проволоки диаметром 1 мм]; R2 — резистор 2,7 кОм, 0,25 Вт.

ЗАЩИЩАЕМ И РЕМОНТИРУЕМ ФАРЫ



Если показателем надежности машины считать срок ее службы, то наши автомобили — самые надежные в мире, поскольку живут вечно. Даже если неремонтопригодными остались только документы, все прочее восстанавливают и ремонтируют. В том числе и разбитые фары. А что поделаешь, если «коммерческая» цена блок-фары дошла до тысячи рублей (еще до перехода к свободным ценам). Не удивительно, что многие автомобилисты пытаются защитить их решетками, порой невообразимых конструкций, колпаками из оргстекла и еще бог знает чем.

Однако, решаясь на применение таких устройств, надо учитывать и их недостатки. А коль уж случилось так, что защита не спасла и фара разбилась, — неплохо знать, как ее восстановить. Об этом рассказывают редактор отдела испытаний и сервиса инженер В. СУБОТИН и специалист по световым приборам автомобилей кандидат технических наук К. ЛЕВИТИН.

Начнем с того, что установка любой защиты на фару нежелательна. Присмотритесь внимательно к рассеивателю фары — вы увидите огромное количество специально рассчитанных секторов, определяющих световой поток на дороге. Разумеется, решетка или оргстекло внесут свои «поправки» в светораспределение, снизят силу света. Таково общее отрицательное свойство всех видов защиты фар.

Но есть и другие недостатки. Решетки не позволяют работать стеклоочистителям на ВА3-2105, «2104», «2107», а если они еще и с трудом снимаются, то весьма неприятной и долгой становится процедура очистки стекла фары от грязи.

Для защиты из органического стекла характерно и то, что в сырую погоду стереть грязь с нее просто невозможно; она не сохнет, а только размазывается. К тому же в начале эксплуатации от активной обработки песком, взвешенным в воздухе, оргстекло мутнеет и размывает четкую границу потоков ближнего и дальнего света. Потом из-за образовавшихся царапин световой поток рассеивается так, что уже при ближнем свете возрастает ослепленность водителя встречного автомобиля.

Чтобы подтвердить сказанное, мы приведем результаты теста, проведенного от-

делом осветительной аппаратуры НПО «Автоэлектроника». Были определены некоторые параметры фар с тремя защитными устройствами: решеткой с прямоугольными ячейками; решеткой с ячейками, рассчитанными НПО «Автоэлектроника» в виде секторов (см. ЗР, 1990, № 1, с. 30); органическим стеклом.

Исследовался световой поток в зоне движения встречных автомобилей, который влияет на ослепленность водителей, а также поток на удалении 50 метров. Так вот, если распределение и силу света правильно отрегулировать фары без защиты принять в указанных точках за 100%, то для фары с защитой из органического стекла видимость в 50 метрах уменьшается на 30%, на те же 30% снижается сила дальнего света, а освещенность в зоне встречного водителя возрастает вдвое, и соответственно на столько же увеличивается ослепленность сидящего за рулем. Решетка с прямоугольными ячейками снижает видимость на 12%, при дальнем свете на 18%, ослепленность водителя возрастает на 3%. Для рассчитанной решетки с секторами эти показатели составляют 8 и 12%, при этом гарантировано снижение ослепленности на 3%. Заметим, что при схожих цифрах для двух решеток площадь секторных ячеек меньше площади прямоугольных, то есть рассчитанная решетка лучше защищает фару от камней.

На основании приведенных данных можно отдать предпочтение решеткам, сообразуясь с принципом «из двух зол выбирают меньшее». Хотя вероятность разрушения камнем стекла выше, чем при использовании колпака из органического стекла.

Но даже если защита есть — случается, ее пробивает крупный камень. Небольшая авария — и стекло бьется, а отдельные элементы фары ломаются. Заметим, что фара — узел довольно сложный, напрямую влияющий на безопасность движения. Исходя из этого условия фары вообще-то проектируют и изготавливают как неразборные и неремонтируемые. Недаром получили широкое распространение лампы-фары. И не столько из-за технологичности, сколько из расчета достигнуть четкого светораспределения, так необходимого на дороге. Ремонт нецелесообразен и потому, что всякая восстановленная фара, по-хорошему, требует контроля на специальном дорожном оборудовании, которого в родном отечестве не сыщешь. Но при нашей бедности подобный ремонт допустим.

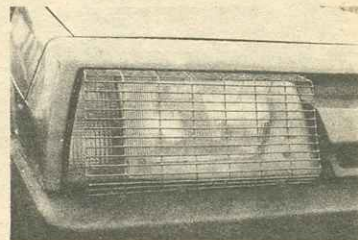
Расскажем, как восстанавливают фары для ВА3-2105, «2108», АЗЛК-2141, ЗАЗ-1102.

Прежде всего позаботьтесь о том, чтобы сохранить отражатель. Лучше всего затянуть разбитую фару полиэтиленовой пленкой, надежно закрепив ее (до того, как соберетесь ремонтировать фару). Ремонт простой (круглой) фары, как правило, сводится к замене стекла (рассеивателя), а вот у блок-фары, бывает, требуется восстановить пластмассовый корпус или отдельные элементы — рычаги и шарниры, регулирующие положение отражателя.

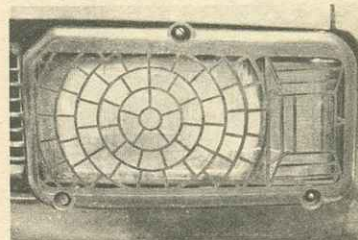
Сначала необходимо разобрать фару, если есть сломанные элементы под отражателем. Затем все части разбитой блок-фары тщательно вымыть, тем самым исключив возможность быстрого загрязне-

ния после ее ремонта. Отражатель нужно мыть дистиллированной водой и по возможности ничем его не тереть, иначе тонкий слой алюминиевого покрытия (а именно он создает зеркальную поверхность) быстро исчезнет. Далее приводим в порядок треснувший корпус, другие сломанные пластмассовые детали. Горячим паяльником надо разогреть кромки трещины до пластичного состояния и в саму трещину добавить немного «припоя», то есть материала, схожего по структуре с корпусом. Если под руками не окажется подходящего, можно в заделываемую трещину наскрести паяльником немного пластмассы с поверхности корпуса в нескольких миллиметрах от трещины. Можно, конечно, использовать и клей, допустим, эпоксидный, но при этом обрабатываемую поверхность обязательно армировать тонкими жилками проводов или тканью.

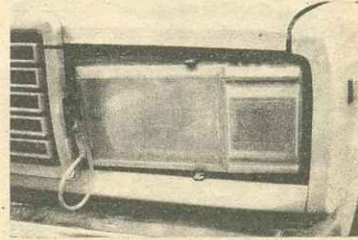
Разумеется, все эти работы имеют смысл, если новое стекло рассеивателя (взамен разбитого) лежит наготове. К счастью, они встречаются в магазинах, да и купить стекло с рук несравненно дешевле, чем фару в сборе.



а



б



в

1. Защитные устройства, прошедшие тест в НПО «Автоэлектроника»: а — решетка с прямоугольными ячейками; б — решетка с ячейками в виде секторов, рассчитанная НПО «Автоэлектроника»; в — защита из органического стекла.

ОБ ОТОПИТЕЛЕ «ЗАПОРОЖЦА»

«В наше нелегкое для владельцев автомобилей время», — считает В. ЧИКУНОВ из г. Саратова, — особый интерес представляют материалы раздела «Чтобы автомобиль ездил», поскольку наш автомобильный парк стареет, а приобрести новую машину — проблема зачастую неразрешимая».

Предоставляем ему слово.

Я хочу поделиться своим опытом эксплуатации и ремонта «Запорожца» ЗАЗ-968. Немало их еще используется, и, следовательно, у владельцев, особенно купивших машину с рук, могут возникнуть те же проблемы, что приходится решать мне. Кроме того, и последующие модели, ЗАЗ-968А и «М», страдают теми же недостатками.

«Запорожец» я купил в 1975 году, эксплуатировал шесть лет круглогодично, и его пробег до продажи составил 65 тысяч километров. В первые два года «Запорожец» показал себя вполне удовлетворительно.

Но после 25 тысяч эта машина скучать мне уже не давала, так что последующие четыре года я регулярно занимался и ремонтом, и улучшением ее эксплуатационных качеств. Когда наступила первая зима, я не удержался от соблазна поехать, так как слышал, что «Запорожец» уверенно ходит и по гололеду, и по снегу. По мере усиления морозов двигатель пускаться все хуже и хуже. При температуре выше -5°C все было в порядке, но потом уже приходилось применять особые меры пуска, так что помучился изрядно.

Для удобства пуска ко второй зиме смонтировал на задней панели в моторном отсеке щиток, на котором расположил штатные приборы — указатель давления масла и амперметр, а также тумблер для включения зажигания и кнопку пуска стартера. Оставляя автомобиль на стоянке, заливал в картер двигателя 200—300 см³ бензина, отсоединял трубку вентиляции картера и пускал двигатель на минуту. Этого оказалось достаточно, чтобы в сочетании с контактно-транзисторной системой многоискрового зажигания двигатель легко пускаться стартером в морозы до -25°C . Ниже я не пробовал, так как начинало плохо работать гидравлические системы привода тормозов и сцепления, заправленные жидкостью БСК.

Вторая проблема, с которой я столкнулся, — это, конечно же, отопление. Голова об этом болела, болит и еще будет болеть у всех владельцев «запорожцев», пока последний такой автомобиль не будет сдан в утиль. Отопитель я одолев только в четвертую зиму, но зато следующие две были полностью удовлетворены его работой.

В разных источниках, в том числе в журнале «За рулем», много написано об отопителе «Запорожца», но проблема не решалась комплексно. В основном занимались двумя вопросами: как разжечь

Перейдем к следующей, наиболее ответственной операции — закреплению стекла рассеивателя в корпусе. В производстве для этой цели используют три типа отечественных герметиков «Вилад 13-2», ГИПК-134, БСХ-2, а также герметики фирм «Локтайт» (США), «Бостик» (Франция). Такой узкий ассортимент обусловлен жесткими требованиями к этому соединению. Во-первых, герметик должен достаточно хорошо склеивать разнородные поверхности, во-вторых, быть хорошим амортизатором, чтобы гасить колебания: ведь масса рассеивателя составляет около 50% от массы всей фары.

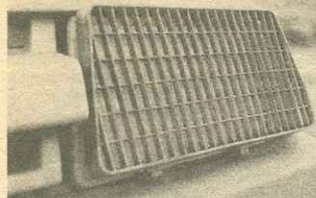
Однако редкое появление герметиков на прилавках магазинов, а чаще полное отсутствие таковых вынуждает действовать по своему роду обходной технологии. Тогда в качестве герметика используют двухкомпонентную полиэфирную шпатлевку — ту, что применяют при кузовном ремонте автомобиля. Благо такие шпатлевки выпускают малые предприятия и кооперативы. Как заменитель возможен эпоксидный клей, но обязательно с наполнителем (алюминиевая пудра).

Перед нанесением герметика, шпатлевки, эпоксидного клея не забудьте обезжирить склеиваемые поверхности если не спиртом, то хотя бы бензином и, конечно, выдержите необходимое время для закрепления рассеивателя в корпусе фары.

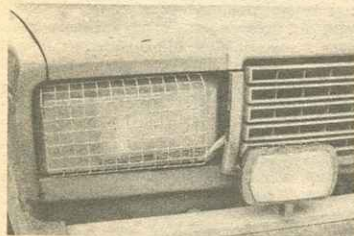
Теперь несколько слов о ремонте задних фонарей, цена которых на рынке такая же, что и фар. Если разбили стекло фонаря, прежде всего постарайтесь собрать все осколки — их можно склеить. Стекла фонарей сделаны из полимера, а поэтому хорошо склеиваются при помощи дихлорэтана (обращаем внимание — ядовитого вещества). Если не удалось его достать, можно использовать иной состав, приготовленный самостоятельно, — ацетон с растворенными в нем опилками органического стекла. Разумеется, перед склейкой нужно тщательно вымыть, высушить осколки и собрать их вместе. Затем нанести два-три слоя клея и плотно прижать части стекла одно к другому. На следующий день фонарь можно поставить на место.

Сегодня в разных городах стали появляться специальные мастерские по ремонту световых приборов. В Москве, скажем, есть «особая» фирма (название от нас скрыли ее работники), которая разместила в разных районах около десятка вагончиков, где вам за час, по словам мастеров, сделают любой ремонт фары: заменят рассеиватель, отражатель, корпус. Стоит такой ремонт недорого (разумеется, относительно рыночной цены фары). К примеру, замена стекла в фаре ВАЗ-2105 обходится в 90—150 рублей, в зависимости от места расположения мастерской, вашей готовности принять условия мастеров и... степени их трезвости. Гарантию качества вряд ли можно обещать, коль скоро никто из работников даже не знает, какой герметик они используют: то ли «жидкая прокладка», то ли «пластичная замазка».

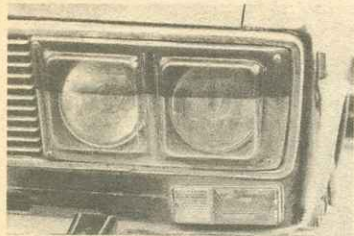
И все-таки само появление таких мастерских — факт отрадный. Но лучше пока рассчитывать на самого себя: ведь описанный выше ремонт фары, заднего фонаря не так уж сложен.



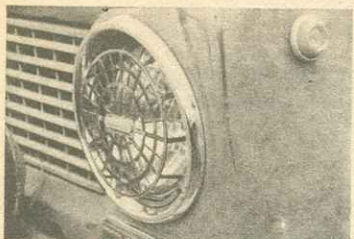
а



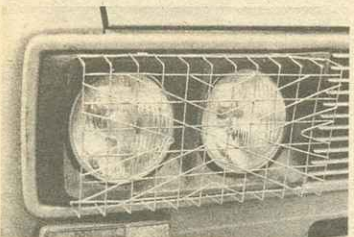
б



в



г



д

2. Каких только защитных устройств не встретишь на фарах и фонарях: а — решетка, словно шторы у лошади: свет не распространяется ни вправо, ни влево; б — владелец этой «семерки» настолько запуган дефицитом, что поставил двойную защиту — из оргстекла и решетки; в — защита с пояском, который якобы не дает ослепить встречного водителя; г — судите сами, сколько света пробьется через такую решетку; д — а эта больше напоминает подставку для посуды в кухонной раковине.

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

Когда у нас в «Жигулях» вышел из строя бензонасос, то, чтобы доехать до дома, мы поступили так. Из бабки омывателя вылили воду и заполнили его бензином. От выходящего штуцера бензонасоса отсоединили шланг и вставили в него пластмассовую трубку, идущую от бабки омывателя. Включили омыватель и поехали.

С такой системой питания мы благополучно преодолели 120 километров.

В. ПОПЛАВСКИЙ
г. Москва

Если автомобиль зимой ночует на улице, то утром нередко придется соскребать лед с лобового стекла или долго прогревать двигатель, чтобы воспользоваться воздухом отопителя.

Я экономлю драгоценное утреннее время, поступаю таким образом. За два-три километра до стоянки выключаю отопление салона, чтобы остыли стекла. Поставив машину, засыпаю снегом лобовое и заднее стекла слоем 3—5 см. Утром достаточно смести снег щеткой, и стекла чистые.

В. КАТЮХ

г. Днепродзержинск

В нашей местности с резко континентальным климатом, особенно весной и осенью, когда тепло днем и морозно ночью, часто рвутся резиновые чехлы на шаровых опорах и рулевых тягах. Если этого вовремя не заметить, быстро выйдет из строя защищаемые ими узлы. Чтобы продлить срок службы чехлов, я обильно покрываю их слоем смазки ЦИАТИМ-221 в конце зимы и лета. Эти детали тогда не трескаются от мороза, и на них не намерзает лед.

Чтобы не ржавела резьба на болтах и гаечках, находящихся под машиной, я покрываю их нитрокракской типа НЦ-25. Даже после нескольких лет эксплуатации резьбовые соединения можно легко разобрать.

Северо-Казхастанская область, А. ЯЗЕВ
г. Петропавловск

На старом «Запорожце» мы ехали с гор. На полпути спустила шина заднего колеса — «поймала» гвоздь. Нет ни «запаски», ни камеры. Вечерет, а до трассы далеко.

Но не зря говорят — мир не без добрых (я бы добавил не без умных) людей. На помощь пришел молодой парень. Он снял крышку с шинного насоса, заполнил его водой, выдал в камеру, а потом накачал. Мы благополучно доехали до дома.

Наверное, этот способ придумали давным-давно, но, как выяснилось, с ним познакомились недавно не я один.

г. Батуми У. СИХАРУЛИДЗЕ

СНИМАЕМ КОРОБКУ ПЕРЕДАЧ И СЦЕПЛЕНИЕ АЗЛК-21412

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ! Судя по вашей письме, многим вырезают из журналов «Советы бывалых» и «Своими силами». Вот мы и решили для вашего удобства печатать их на одном листе. Сложив его пополам, получите небольшого формата листовку. Последовательно вкладывая в нее вложку выходящие материалы, будете иметь книжечку, которую можно носить в машине, чтобы она всегда была под рукой.



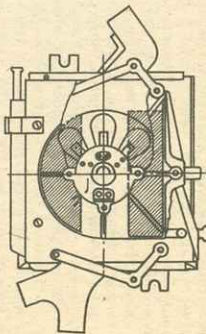
Эту работу приходится выполнять чаще всего для замены или ремонта ведомого диска сцепления при износе его фрикционных накладок. Как показывает опыт эксплуатации, в двигателе УЗАМ-331.10 он служит 30—40 тысяч километров пробега, в двигателе ВАЗ-2106-70 — немного дольше. Имея даже небольшой опыт обслуживания автомобиля, можно самостоятельно заменить диск, аккуратно выполняя в общем-то простые операции.

Линия отреза

Владельцам «москвичей» производства «Ижмаш» и АЗЛК (кроме переднеприводной модели), желающим улучшить отопление салона, рекомендую довольно простой способ. В стенке кожуха вентилятора, обращенной внутрь машины, вырежьте окна, как показано на рисунке. Через них пойдет в салон гораздо больше воздуха, чем прежде, поскольку поток от лопастного вентилятора будет направлен прямым путем, то есть вдоль его оси. Часть воздуха станет поступать и к лобовому стеклу, так что опасаться его замерзания не надо.

В машине будет тепло и в морозы, если температура охлаждающей жидкости будет не ниже 80°. Для поддержания такого режима надо закрывать радиатор, а к тому же сдвинуть крыльчатку.

Московская область, А. АЛЕКСАНДРОВ
г. Щелково



Кожух отопителя. Вырезаемые части заштрихованы.

На четырнадцатом году эксплуатации ВАЗ-2101 вырвало площадку, в которой закреплён шток переднего амортизатора. Шток стоек передка, куда входит верхняя часть амортизатора, имеет конусную поверхность, что позволило закрепить амортизатор без сварочных работ. Как? Изготовил три детали, представленные на рисунках. Отверстие в стакане для штока расширил напильником и подогнал конус (рис. 1) так, чтобы он вошёл более глубоко, вошел в стакан. После сборки узла и затяжки гайки, крепящей амортизатор, стакан оказывался плотно зажат между конусом и втулкой (рис. 2) и шайбой (рис. 3). Если длины штока будет недостаточно для навинчивания на него гайки, придется несколько уменьшить толщину верхнего резинового буферного кольца.

Два года эксплуатации машины подтвердили надежность такого крепления амортизатора.

М. КИРЕНКО
г. Санкт-Петербург

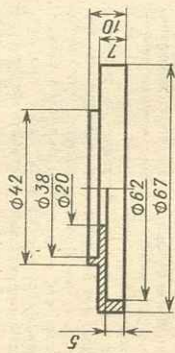


Рис. 1. Конус.

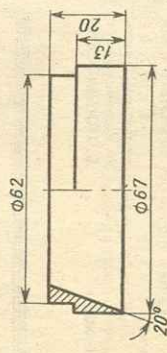


Рис. 2. Втулка.

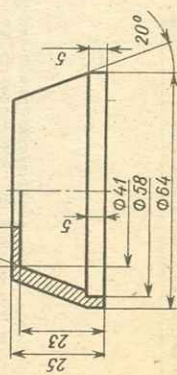


Рис. 3. Шайба.

Если в «Жигулях» при установке теплосащитного щитка стартера вам не удастся из-за трудности подхода вернуть штатный болт, возьмите другой, на 5 мм длиннее, и вверните его с противоположной стороны в гайку на опоре. Теперь на него, как на шпильку, легко надеть ушко щитка и наверху дополнить тельную гайку.

А. ШАРЫЙ
Закарпатская область,
г. Виноградов

Предлагаю проверенный и эффективный способ хранения автомобильных и мотоциклетных камер.

Из вентиля вывинчиваю золотник, перегибаю камеру пополам так, чтобы вентиля был на изгибе, и, начиная с противоположной стороны, скатываю камеру в рулон. Затем винчиваю золотник, наворачиваю колпачок и обортываю камеру плотным материалом, который обвязываю тонкой проволокой или шнуром.

В таком виде я вожу камеры в автомобиле уже пять лет, а мотоциклетные в мотоцикле — пятнадцать. Обе находятся в отличном состоянии благодаря тому, что защищены от механических воздействий и света.

И. ТЕРЕЩЕНКО
Херсонская область,
г. Костогризово

Выпрямлять плавные вмятины на панелях кузова автомобиля в труднодоступных местах лучше всего путем выдавливания надувшимся инструментом. Чаще в этой роли выступает камера от футбольного мяча, но не везде она хорошо подходит.

Для правки небольших по площади вмятин я использую медицинскую грушу, в обрезанном соске которой закрепил вентиль от шинной камеры. Чтобы повысить прочность и долговечность, обшил ее прочной тканью.

На многих машинах при помощи груши и ручного насоса удалось почти бесследно устранить вмятины в дверях и крыльях.

Л. СЫНЧИКОВ
Архангельская область,
г. Онега

Для работы нужна эстакада или осмотровая канава, а лучше всего подъемник, гаечные ключи — открытые, накидные и торцевые, а также шестигранный «на 8».

Начинаем сверху моторного отсека. Снимаем клемму провода со штыря аккумуляторной батареи. Отсоединяем трос педали сцепления, для чего поднимаем педаль до упора, и, вытаскивая его конец плоскогубцами вниз, выводим из рычага (фото 1), а затем протаскиваем через отверстие в оюрном кронштейне (фото 2). Отсоединяем вал (трос) привода спидометра (фото 3), открываем накидную гайку (можно плоскогубцами). Отворачиваем



две гайки, крепящие стартер (фото 4), и отводим его от картера сцепления (фото 5). Отсоединяем гофрированный шланг от воздушного фильтра, ослабив хомут на нем.

Теперь переходим под машину. Отсоединяем от двигателя хомут, крепящий приемную трубу глушителя (фото 6). Отворачиваем четыре гайки, фиксирующие фланец приемной трубы (фото 7), предварительно очистив шпильки от грязи, и снимаем фланец со шпилек. Отсоединяем шарниры равных угловых скоростей от коробки. Винты, крепящие их фланцы, имеют внутренние шестигранные гнезда под ключ «на 8». Хотя они и обладают довольно высокой твердостью, все же ключ должен входить в гнездо до упора (на всю глубину), иначе легко сломать его грани. Тогда винт придется отворачивать при помощи зубила и молотка. Поэтому гнезда винтов сначала тщательно очищаем от грязи, а потом отворачиваем (фото 8). Отводим вал с шарнирами от коробки (фото 9), а правый (по направлению движения автомобиля) подвешиваем на проволоке к лонжерону или стабилизатору (фото 10), чтобы он не мешал дальнейшей работе.

Материал подготовил Б. СИРЕНЕВ
Фото В. Князева
Окончание в следующем номере



Окончание.
Начало — на стр. 38

отопитель и уменьшить расход электроэнергии при пуске. От искрового розжига я отказался из-за опасности взрыва паров бензина, а что касается большого потребления электроэнергии в момент пуска отопителя, то не считаю плату чрезмерной, поскольку пуск кратковременен, да и работающий двигатель компенсирует падение напряжения в бортовой сети. Я же понял, что более опасным может оказаться вроде бы незаметное потребление тока двигателем отопителя: ведь при холостом ходе мотора генератор не справляется с нагрузкой, и потребление энергии частично идет из аккумулятора. Однажды на сильном морозе я не остановил электродвигатель, и при его работе на холостом ходу отопитель почти полностью посадил аккумулятор: не сработало даже тяговое реле стартера. Проконтролировать потребление энергии по контрольной лампе на приборном щитке невозможно, а эту особенность я обнаружил только после того, как смонтировал в моторном отсеке дополнительный амперметр. Трех часов такой работы вполне достаточно, чтобы посадить аккумулятор.

Учитывая все это, поставил перед собой задачу не изменять узлы системы отопления кардинально, а ограничиться доработкой каждого. Система отопления «Запорожца» капризна потому, что ее дееспособность зависит от работы сразу четырех систем и узлов — электробензонасоса, системы дозирования топлива, системы розжига и температурного переключателя. Мне пришлось дорабатывать первые три. Температурный переключатель потребовал только обслуживания, но обязательно каждой осенью.

С самой неприятной неисправностью я столкнулся, когда переключатель отказал. Разобрав его, обнаружил, что стеклянный стержень зажат внутри трубки оканной. При попытке извлечь стержень силовым методом расколол его. Поставив запасной (последний) стержень, я уже не забывал о нем: каждой осенью разбирал переключатель и чистил трубку, а при установке стержня переворачивал его и вставлял в трубку другим концом. После регулировки переключатель стабильно работал всю зиму.

Более сложного анализа и доработки потребовал электробензонасос. Внешним проявлением его неисправности оказалась сильное обгорание контактов с последующим отказом в работе. Перепробовав несколько способов защиты контактов, я пришел к выводу, что все дело в клапанах. Они не обеспечивали нужной герметичности, поэтому насос включался каждые одну-две секунды, а это для контактов слишком часто. Вместо штатных клапанов я вырезал и поставил аналогичные пластинки из гладкой бензостойкой резины толщиной около 2 мм. Соответственно пришлось приподнять клапанную крышку, подложив под нее более толстую (около 2 мм) прокладку из паронита. После этой доработки насос стал срабатывать один раз в 30–40 секунд, и я забыл про него.

Система дозирования потребовала только увеличения подачи топлива. Для этого я осторожно прочистил стальной проволокой топливный жиклер регулятора подачи, добившись вытекания не более двух капель в секунду. Для проверки дозирования вывернул топливную

трубку из регулятора и отопителя, затем один конец ее снова ввернул в регулятор, а под освободившийся конец трубки подставил небольшую емкость. Затем проводом подал «+» от батареи на зажим клеммной планки, где сходятся провода от электромагнитного клапана и электробензонасоса. При этом сработал и клапан, и бензонасос, а из конца трубки в емкость стал капать бензин. Осталось с секундомером сосчитать количество капель. Если штатный жиклер обеспечивает указанную выше пропускную способность, то увеличивать его сечение не нужно.

В системе розжига я доработал только свечу накаливания: частично вскрыл ее наружную решетку, обнажив спираль. Свечу установил этим местом вверх так, чтобы бензин капал непосредственно на спираль.

В завершение на газотвод, проходящий в багажнике, под резиновый коврик положил теплоизолирующую полосу из пяти-шести слоев стеклоткани, отрегулировал работу температурного переключателя, проверил, не подтекает ли где-нибудь бензин. Теперь отопитель стабильно подавал горячий воздух даже при заборе его снаружи.

Вместе с тем, при розжиге отопителя появились некоторые особенности, связанные с увеличением подачи топлива. Отопитель следует пускать только при работающем двигателе, чтобы обеспечить хороший накал спирали свечи накаливания; в процессе розжига горение может прекратиться вследствие заливания спирали холодным бензином. Чтобы возобновить горение, переключатель нужно снова поставить в первое положение (то есть прекратить подачу бензина) и, как только отопитель заработает на накопленном топливе в рабочем режиме, — опять переключить во второе положение, то есть возобновить подачу. Как правило, после этих манипуляций отопитель разгорается окончательно и в дальнейшем работает устойчиво.

И последнее. В пятую зиму износился коллектор и щетки электродвигателя вентилятора, а замены, конечно же, в магазине не оказалось. Но там был подходящий моторчик, только с выходом вала в одну сторону. Я купил его, разобрал и перепрессовал на старый вал новый якорь, заодно использовал и новый щеточный узел. Две зимы такой двигатель работал стабильно.

Полагаю, что мой опыт поможет коллегам решить проблему отопления «Запорожца».

КАК Я РЕГУЛИРУЮ ЗАЖИГАНИЕ

Можно ли отрегулировать зажигание, если на автомобиле нет аккумуляторной батареи? Пенсионер из Краснодара В. РОЗИНЦЕВ отвечает на этот вопрос утвердительно. Скорее всего, его советы подойдут не всем автолюбителям, но, наверное, читателям будет интересно узнать, что установку угла опережения зажигания можно проводить не только по инструкции.

В руководствах по эксплуатации автомобилей предлагается после определения конца такта сжатия в первом цилиндре (при помощи бумажной пробки, вставленной в свечное отверстие) присоединить к боковой клемме прерывателя-распределителя контрольную лампу. Его корпус необходимо поворачивать, пока не загорится лампочка — это начало размыкания контактов прерывателя. Окончательную коррекцию проводов в процессе эксплуатации.

Лично мне такая рекомендация не нравится по нескольким причинам.

Во-первых, завод не укомплектовывает автомобиль контрольной лампой с зажимами. Можно сделать ее самому, но в магазинах трудно что-либо купить.

Во-вторых, невозможно проверить и установить момент зажигания, когда нет аккумуляторной батареи, например в период ее подзарядки.

В-третьих, считаю бесхозяйственностью расходовать электроэнергию, когда ее можно не тратить.

Для регулировки по моей методике вместо контрольной лампы нужен омметр или... полоска бумаги.

Необходимо также отметить, что вывертывание свечи и изготовление бумажной пробки — лишние технологические операции. Такт сжатия в первом цилиндре завершается, когда «бегунок» (ротор распределителя) подходит к проводу высокого напряжения, ведущему к свече этого цилиндра. Поэтому перед тем как снять крышку прерывателя-распределителя, на его корпус против провода первого цилиндра необходимо сделать метку. Затем при снятой крышке поворачивают колеччатый вал двигателя до того момента, как бегунок начинает приближаться к этой метке. Потом добиваются совпадения заводских меток согласно инструкции. (В моем «Москвиче-412» «зарубка» на шкиве колеччатого вала должна совпасть с отверстием установочного штифта.)

Момент начала размыкания контактов определяют омметром, который подключают (как контрольную лампу) к клемме, соединенной с подвижным контактом («боковой» клемме), и к «массе».

При замкнутых контактах стрелка омметра стоит на нуле, а в момент размыкания отклоняется. На моем автомобиле при разомкнутых контактах прибор показывает сопротивление 200 Ом. Все остальные операции — по инструкции.

Вместо омметра можно использовать другой индикатор — полоску тонкой бумаги (чем тоньше, тем точнее результат), которая вставляется между контактами. Чтобы такой индикатор действовал, бумажную полоску нужно держать за свободный конец в натянутом состоянии. В момент размыкания контактов конец ленты, зажатый между ними, освободится. Точность такого индикатора очень высока, если полоска изготовлена из гильзы сигареты или другой бумаги такой же толщины.

Недостаток способа в том, что при проверке угла опережения зажигания довольно трудно одной рукой вращать колеччатый вал, а другой — натягивать полоску.

Способ с бумажной полоской применяется для установки момента зажигания на тракторах военного времени, у которых не было аккумуляторных батарей. Недаром говорится, что все новое — это хорошо забытое старое.



ЕЩЕ БЫЛ СЛУЧАЙ...

Судя по письмам читателей, поучительные истории, которые происходят с нашим героем — начинающим автомобилистом, вызывают интерес, причем не у одних знатоков. «Каждый автомобилист встает на место вашего Чайника, считает В. Коршунов из Саратова, — и, призывая на помощь свои знания и способности, ищет выход из создавшегося положения. Это помогает не только научиться логически мыслить, но и накопить опыт, так необходимый в наших условиях».

Столь лестные оценки, конечно, приятны. Однако нас огорчает, что не удается в полной мере выполнить другую задачу конкурса — дать возможность поспорить всем желающим. Причина известна: чрезмерная — более двух месяцев — задержка доставки подписчикам очередных номеров журнала. И хотя мы рассматриваем и приходящие с опозданием (не по вине читателей) ответы, условия соревнований все же получаются неодинаковыми для разных регионов страны.

Редакция принимает все доступные меры, чтобы исправить положение, и есть надежда, что в нынешнем году подобных сбоев не будет. А потому — снова конкурс! Напоминаем, что ответы следуют писать коротко и только на открытке, не забывая разборчиво (лучше печатными буквами) указывать свою фамилию.

Участники, приславшие за год наибольшее количество правильных ответов, будут отмечены призами, главный из которых, как и прежде, автомобильные шины.

Ждем, конечно, и описания всяких загадочных случаев, которые произошли с вами. Самые интересные из них мы опубликуем, а авторов наградим.

Желаем вам успеха!

А для разминки предлагаем подумать над более простым случаем.

Со временем в «Жигулях» появился стук в передней подвеске. Характер его был таким, будто легко ударяли молотком по рычагу передней подвески. Ну, думаю, меня не проведешь — знаем. Покачал за переднее колесо справа — люфт есть, покачал слева — люфта нет. Понимаю, что это не единственная причина, могут стучать и шаровые опоры. Снимаю правое колесо, суппорт, тормозной диск с подшипниками. Промываю их, осматриваю — все в порядке. Закладываю свежую смазку и собираю. Отрегулировал зазор в подшипниках. На СТО заметил верхнюю и нижнюю шаровые опоры. Целый день ездил довольный тем, что стук исчез, — уж очень он был неприятный.

Но на следующий день радости пришел конец — стук стал слышен вновь, причем невозможно было определить, с правой стороны или с левой. Для эксперимента я попробовал переезжать яму на дороге поочередно, то правым колесом, то левым — стук был примерно одинаков. Осмотрел кронштейны с втулками стабилизатора поперечной устойчивости, подтянул гайки их крепления, осмотрел сайлент-блоки рычагов — они были в порядке (на станции их заменяли). Снял амортизаторы передней подвески и проехал без них — ничего не изменилось. Заехал на осмотровую канаву и попросил товарища покачать руками за передок вверх-вниз, вправо-влево — стук не было. Тогда я взял руками за стабилизатор и резко потянул его вниз. Сразу стало ясно, откуда шел стук.

— А вы догадались?

г. Москва

А. КУШПИТ

Ответ на задачу разминки — на стр. 44

КОНКУРСНАЯ ЗАДАЧА № 1

Поехал наш Чайник с товарищами на зимнюю рыбалку.

Кончалась оттепель, шоссе почти очистилось, а вот грунтовые дороги были еще раскисшими, и до заветного места пришлось поместить грязь.

Из-за перемены погоды клев был плохой, а днем еще подул ветер, мороз усилился, да так, что стал пробираться до костей. Пришлось раньше времени сматывать удочки.

Когда Чайник увидел свою обледевшую машину с вмерзшими в грунт колесами, появилась тревожная мысль — а заведется ли двигатель? Пока товарищи укладывали ящики в багажник, он сел за руль, вытянул рукоятку «подсоса», пару раз нажал на педаль газа, чтобы впрыснуть топливо в карбюратор, выжал сцепление и, мысленно перекрестясь, включил стартер. Двигатель пустился так быстро, что не ожидавший этого Чайник резко отпустил педаль сцепления. Двигатель заглох. Обругав себя, Чайник повторил попытку и, когда двигатель заработал устойчиво, плавно включил сцепление.

Пока мотор прогревался, глотнули горячего чая. Когда, освободившись от обуви и валенок, водитель попытался тронуть машину, мотор опять остано-

вился. Чайник успел ощутить толчок машины и понял, что ее держат вмерзшие колеса. Успокоив пассажиров, он недолго думая пустил двигатель и, работая сцеплением и газом, рывком освободил машину из плена. Похвалив себя за умелые действия, Чайник в хорошем настроении не спеша выехал по затвердевшей грунтовой дороге на шоссе. Но как только он разогнался, руль словно ожил: стал вибрировать и самопроизвольно поворачиваться туда-сюда. Чайник сбросил газ — вместе со скоростью стала успокаиваться маши-

на, прибавил — вибрации усилились. «Наверное, колесо спустило», — предположил Чайник, останавливая машину.

Предвкусная неприятную работу — на морозе и в темноте, он осмотрел шины и, потыкав в них для верности пальцем, ничего не обнаружил. В недоумении сел за руль и решил добираться до дома со скоростью, на которой эти неприятные явления не слишком мешали.

Через некоторое время он заметил, что вибрации значительно ослабли, а потом вовсе исчезли и не возобновились даже на большей скорости. До дома доехали благополучно, но Чайник не мог успокоиться, вспоминая необъяснимую неисправность. Больше всего он грешил на рулевое управление, потом решил проверить подвеску.

На следующий день, встретившись с соседом по стоянке, которого за глубиную знаний об автомобиле называли Профессором, Чайник рассказал о своих неприятностях и намерениях. Тот уточнил подробности и успокоил Чайника, сказав, что машина наверняка в порядке, а причина в том...

Он, как всегда, оказался прав.

Вопрос: почему вибрировал и поворачивался руль?

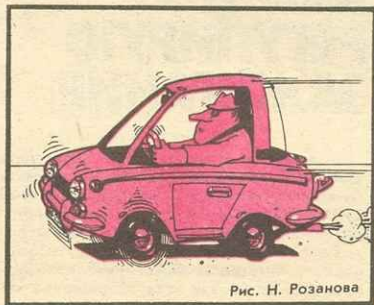


Рис. Н. Розанова

НОВАЯ РОЛЬ ЭПОКСИДКИ

Как и большинству автомобилистов, инженеру В. ВОРОНИНУ поневоле пришлось стать мастером на все руки. Правда, замечает он, «с возрастом энтузиазм и пыл неопыта убывают и уже не хочется все делать своими руками, но к этому времени в копилке драгоценного опыта собираются не только зерна находок и плевелы ошибок, а и маленькие открытия». Здесь речь пойдет о защите и обработке кузова с помощью эпоксидных смол.

После всеобщего увлечения смолами в 70-х годах интерес к ним на время остыл: выявились недостатки материала (коррозия по периферии «ремонтного пятна» вследствие его повышенной жесткости по отношению к прилегающим участкам кузова). Благодаря проведенным целевым исследованиям были предложены шпатлевки с наполнителями, снижающими хрупкость эпоксидных композиций, с пластификаторами — добавками, увеличивающими пластичность.

Разработаны и рекомендации по снижению общей толщины покрытия. Сейчас можно смело применять эпоксидные составы для большинства видов ремонта.

Если нет готовой шпатлевки, получаем ее так. Готовим композицию, смешивая смолу (например, эпоксидный клей) с отвердителем, и добавляем в нее наполнитель. Лучше всего в этом качестве тальк, например, алпечный, затем алюминиевая пудра, далее по пригодности идут цемент, мел, порошки пигментов, а однажды, да простят меня читатели, под рукой оказалась только лежащая ржаная мука...

Добавляем наполнитель до состояния, сходного с консистенцией замешиваемого теста, когда мука уже не прилипает к нему. В этот момент шпатлевку разжижают ацетоном или растворителями № 646, 647, 648, 649 и снова добавляют порошок, потом еще раз, всего примерно 2,5—3 объема сыпучего компонента на один объем смолы.

Смесь хорошо накладывается, не сползает с вертикальной поверхности, выравнивается шпателем, нагретым ножом, даже рукой, смоченной в воде. Если для ускоренного отверждения применить подогрев, в слое шпатлевки возникнут пузырьки растворителя, которые при обработке могут повлиять на фактуру поверхности, что требует затирки. После отверждения шпатлевка легко обрабатывается, шлифуется. Ее можно накладывать слоем до 6—8 мм, она хорошо перекрывается грунтовками.

Теперь о главном. Автолюбителю, чья машина раз-два в год получает легкие повреждения, неудобно хранить грунтовки: они быстро стареют и либо переходят в желеобразное состояние, либо в них осаждаются гели и пигмент, а жидкий растворитель отделяется. Я вышел из положения тем, что сам готовлю грунтовку на базе эпоксидной смолы небольшими порциями. Полагаю, что мой опыт может быть полезен читателям.

Из курса органической химии известно, что при конденсации эпоксидных смол у макромолекул образуются прост-

ранственные разветвленные структуры химических связей, которые обеспечивают механическую прочность и устойчивость к реагентам, световому и атмосферному воздействию.

Не секрет и то, что чистая поверхность материала энергично адсорбирует (впитывает) газы. Специальные исследования показали, что при комнатных условиях адсорбция на свежей поверхности достигает заметных величин через 30—40 секунд. При этом молекулы кислорода и азота становятся центрами будущих очагов коррозии.

Как же, исходя из теоретических постулатов, действовать автолюбителю?

Заранее готовим эпоксидную смолу, возможно точнее соблюдая стехиометрическое соотношение 10:1 или указанное инструкцией на композицию. Можно применить для этого использованный шприц без иглы. Разбавив готовую смолу в соотношении 5:1—10:1 ацетоном, получаем жидкий легкоподвижный лак. Далее готовим небольшой участок металла механическим способом — зачищаем до блеска шлифовальной бумагой, шабером или даже ножом с закаленным лезвием, снимая поверхностный слой. Тут же (в течение 5—10 секунд) кистью наносим тонкий слой лака, перекрывая им соседние участки окраски, мастики или шпатлевки.

В щели, фальцевые соединения, в углы необходимо подать лак разбрызгиванием или проливом.

Важно соблюдать первейшее правило малярных работ: каждый слой как можно тоньше, слоев класть побольше. (Вспомним, что деревянные кузова «карросери» покрывали четырнадцатью слоями лака с сушкой и полировкой последних слоев.)

Растворитель испаряется, компоненты смолы вступают в реакцию. Свободные радикалы реагируют не только с другими радикалами, а и с металлом, образуя металлорганические и другие соединения. Они блокируют активные центры и исключают диффузию кислорода, то есть предотвращают развитие будущих очагов коррозии.

Блестящая стеклоподобная пленка хорошо покрывается любыми грунтовками, шпатлевками, окрасочными составами. Отверждение длится 30—40 минут, а если прогреть — и того быстрее.

Считаю, что по стойкости такая грунтовка как минимум не уступает лучшим из готовых защитных составов. В одном из самых уязвимых мест ЗАЗ-968 (площадка под аккумулятор справа под капотом) по забывчивости ничем не перекрыв слои лака, и вот уже седьмой год сквозь прозрачную пленку тускло блестит чистый металл.

Акционерное общество

"Межотраслевой межрегиональный Центр по безопасности дорожного движения"

предлагает

Новый вид экспресс-диагностики «Алкобисенсор», предназначенный для проведения профилактических медицинских осмотров. Этот индикатор — надежный и эффективный заменитель трубки Мохова—Шинкаренко, способен определять в ферментах слюны концентрацию алкоголя от 0,01 % и выше без применения технических средств. Цена одного индикатора 1 рубль.

Программные комплексы с сопровождением и поставкой новых версий в течение одного года:

- автоматизированное рабочее место инженера службы безопасности движения. Цена 20390 рублей;
- автоматизированное рабочее место инженера службы безопасности движения предприятия. Цена 10250 рублей.

Они позволяют получать, хранить и обрабатывать поступающий поток информации по основным и дополнительным направлениям работы.

Комплекс тестов для проведения профессионального подбора водителей. Цена 10125 рублей.

Наш адрес:

143000, Московская обл., г. Отдцово, ул. Молодежная, 14, корп. 1. Телефон 593-12-67

Надемся быть вашими надежными партнерами и поставщиками.

У ВАС ЕСТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПОЛУЧИТЬ РАБОТУ В США, АВСТРАЛИИ, ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ

ТРЕБУЮТСЯ СПЕЦИАЛИСТЫ РАЗНОГО ПРОФИЛЯ

— от автомехаников и водителей до программистов и научных работников.

Университеты и коллегии могут финансировать ваше обучение и начало научной деятельности.

Мы готовы предоставить вам приглашения и подробные инструкции по оформлению на работу и учебу за рубежом.

■ Адрес: 115409, Москва, а/я 45, Народный концерт "БУТЭК", "ИН"ПРИБОР".
Телефоны: 326-11-16, 383-30-91

БУТЭК

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 28

Правильные ответы: 3, 4, 8, 11, 14, 16, 17, 19.

I. Такая табличка ограничивает время действия знака периодом, в течение которого покрытие дороги остается влажным (приложение 1, пункт 7.16).

II. На этом участке обгон возможен, потому что, как говорит об этом дополнительная табличка под знаком, зона, на которой вводится запрещение такого маневра, начнется через 400 метров (приложение 1, пункт 7.1.1).

III. На этом перекрестке правый поворот запрещен. Показанный предписывающий знак — равновидность знака «Движение прямо и направо», у которого конфигурация стрелки определяет разрешенную траекторию движения в данной конкретной обстановке (приложение 1, пункт 4.1.5).

IV. Водителям грузовых автомобилей полной массой более 3,5 тонны на крайнюю левую полосу трехполосной проезжей части дороги с двусторонним движением разрешено выезжать только для поворота налево и разворота (пункт 10.4).

V. Хотя дорогу с покрытием пересекает грунтовая, знак уравнивал их в правах, и водители должны руководствоваться правилами проезда перекрестков равнозначных дорог: преимущество имеет тот, у кого нет помехи справа (пункт 14.11 и приложение 1, пункт 1.6).

VI. В показанной ситуации водитель повернуть может, но сделать он это должен из левого крайнего положения на проезжей части. Следовательно, выполняя маневр от правого края дороги, он нарушает Правила (пункт 9.4 и 9.5).

VII. В зоне запрещения остановки находится водитель А, о чем говорит табличка со стрелкой у знака 3.27 (приложение 1, пункты 3.27 и 7.2.3).

VIII. Требования останавливаться у такого знака в Правилах нет, следовательно, при отсутствии стоп-линии водитель вправе остановиться перед самой проезжей частью пересекаемой дороги (приложение 1, пункт 2.5).

Ответ на задачу разминки в «Конкурсе знатоков»

Вследствие износа резиновой подушки появился зазор между ней и стабилизатором. Он был небольшим, поэтому не очень заметным.

После замены подушки стук исчез.

АГЕНТСТВО "ИНФОРМАВТО" ПРЕДЛАГАЕТ ИНФОРМАЦИОННЫЕ МАТЕРИАЛЫ

РЕМОНТ И ЗАЩИТА ОТ КОРРОЗИИ КУЗОВА АВТОМОБИЛЯ своими силами.
УСТРОЙСТВО И РЕМОНТ КАРБЮРАТОРА для двигателей ВАЗ (модели 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 его аннотацией: каждый том отдельно для владельцев автомобилей ВАЗ, "Москвич", ЗАЗ и ГАЗ.

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.

ВСЕ О ПРАВАХ ГРАЖДАН, желающих купить, продать, получить в наследство, по доверенности, привезти из-за границы легковой автомобиль; административной, уголовной, гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ДИАГНОСТИКЕ и устранению неисправностей автомобиля.

ВСЕ О ПИНАХ 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).

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.

ЧЕТЫРЕ ОЧЕРЕДНЫХ НОМЕРА ГАЗЕТЫ "ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА" (это приложение к журналу "За рулем" выходит 2 раза в месяц).

Чтобы получить одну из предлагаемых нами информационных подборок, том указателя, серию буклетов по ремонту, нужную выкройку, газету, 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 филиале Мосиндбанка, уч. 10, МФО 201218 пяти рублей за одну серию буклетов, том указателя, одну информационную подборку, один комплект чертежей или выкоек, один абонемент на четыре номера газеты.

БЛОК УПРАВЛЕНИЯ ЗАЖИГАНИЕМ БУЗ-07

Калужского
приборостроительного завода
"Тайфун"
(см. ЗР, 1991, № 2).

Завод не имеет возможности
продавать или высылать прибор
индивидуальным заказчикам.

Для его приобретения запо-
ложенным платежом заявки направ-
ляйте по адресу:

601913, г. Ковров Владимирской
области, ул. Колхозная, 61,
Роспосылторг.
Телефон (092-32) 301-53

ДИАГНОСТИЧЕСКИЙ ПРИБОР ПОИСК-2

ПТБ "Мострансавто" сообщает, что в
связи с большим спросом на прибор
"Поиск-2" (см. ЗР, 1991, № 8) заявки на
его приобретение индивидуальными за-
казчиками направлять по адресу:

121471, Москва, ул. Рабиновича, 45,
Главпосылторг Центросоюза.
В заявке необходимо указать марку
автомобиля.

ПРИБОРЕМ

легковые автомобили (кузова)
выпуска 40-х годов и старше

Возможны варианты.

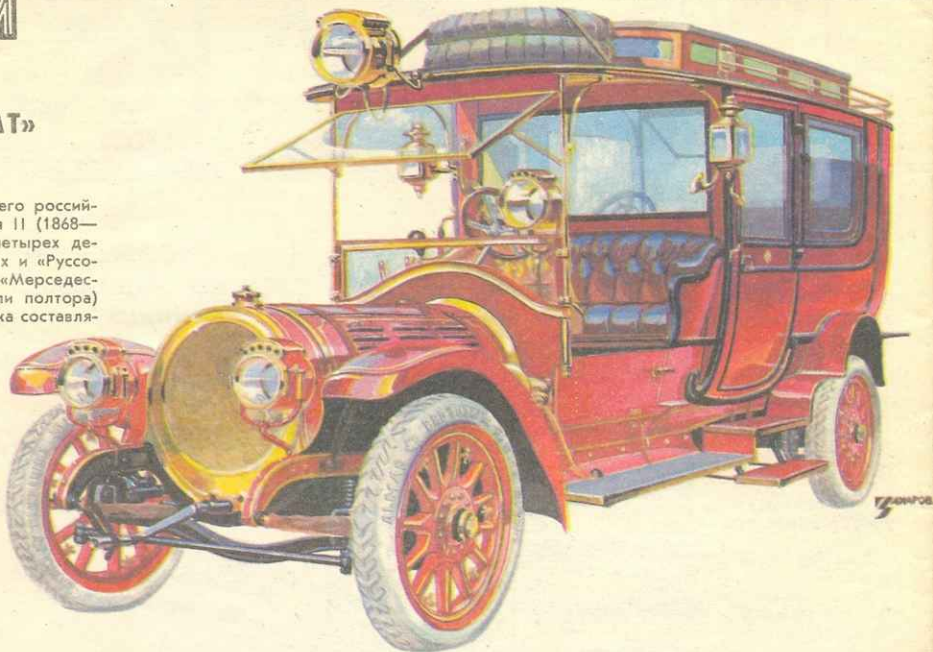
Просим прислать подробное описание
с фотографией, обратный адрес,
телефон.

Наш адрес: 109028, Москва, а/я 17

За рулем

«ДЕЛОНЭ-БЕЛЬВИЛЛЬ-СМТ» (Франция)

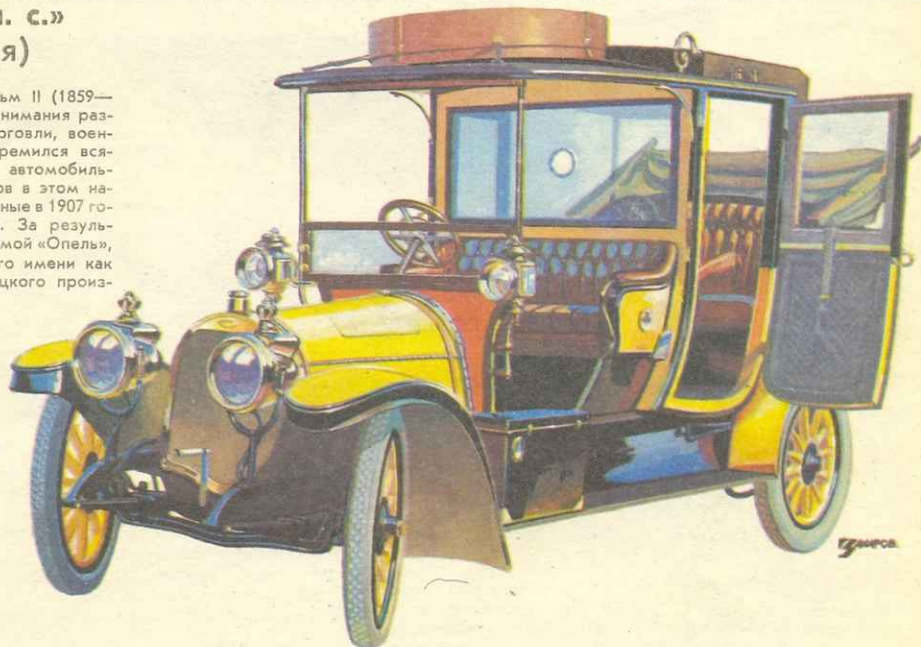
Придворный гараж последнего российского императора Николая II (1868—1918 гг.) насчитывал свыше четырех десятков машин. Были среди них и «Руссо-Балт С24-35», и «Пежо-148», и «Мерседес-Найт», но основу (десяток или полтора) царского автомобильного парка составляли «Делонэ-Бельвилль».



Год постройки — 1910; количество мест — 5; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 11840 см³, мощность — 70 л. с./51,5 кВт при 1000 об/мин; сцепление — многодисковое; число передач — 4; размер шин: передних — 835×135 мм, задних — 1000×150 мм; длина — 5340 мм; ширина — 1980 мм; высота — 2490 мм; база — 4100 мм; масса в снаряженном состоянии — 4000 кг; скорость — до 120 км/ч.

«ОПЕЛЬ-65 л. с.» (Германия)

Немецкий кайзер Вильгельм II (1859—1941 гг.) уделял много внимания развитию промышленности, торговли, военному строительству. Он стремился всячески поощрять немецкие автомобильные фирмы. Одним из шагов в этом направлении стали организованные в 1907 году гонки на Приз Кайзера. За результаты, достигнутые на них фирмой «Опель», он присудил ей кубок своего имени как лучшему автомобилю немецкого производства.



Год постройки — 1910; количество мест — 7; двигатель: число цилиндров — 4, рабочий объем — 8750 см³, мощность — 65 л. с./48 кВт при 1300 об/мин; сцепление — многодисковое; число передач — 4; размер шин: передних — 875×105 мм, задних — 895×135 мм; длина — 5000 мм; ширина — 1900 мм; высота — 2400 мм; база — 3600 мм; масса в снаряженном состоянии — около 2000 кг; наибольшая скорость — 120 км/ч.

Их заказывало министерство двора, причем специально оборудованные и отделанные кузова изготовляла парижская фирма «Келльнер».

Самым внушительным представителем «Делонэ», наряду с машинами моделей «50», «45», «40» и «28», был несерийный автомобиль модели «СМТ» (сокращение французских слов — его величество царь). Таких монстров в 1910 году заказали два — один с открытым кузовом, другой — с закрытым.

Первый из них волею судьбы летом 1917 года оказался в Финляндии. Примерно в это же время после Февральской революции уехал из России с семьей заведующий придворным гаражом изобретатель Адольф Кергесс. Он направился из Петрограда в Финляндию, а отсюда — во Францию. Сейчас трудно доказать, что он воспользовался именно этой машиной, но финский инженер Флессель как раз тогда приобрел царский автомобиль, чтобы продать его в Стокгольме. Там машина «СМТ» 12 ноября 1919 года была поставлена на учет и обслуживала гостиницу «Клара Ларссон». В начале 1921 года «Делонэ» сменил владельца и был переделан в туристский автобус.

Модель «СМТ» для своего времени действительно была техническим чудом. Двигатель с шестью отдельными цилиндрами и нижними клапанами, размещенными по разным сторонам цилиндров, имел двойное зажигание. Одну свечу в

каждом цилиндре обслуживало магнето, а другую — аккумулятор с бобиной и прерывателем, дабы дублированием повысить надежность. Этому способствовала и циркуляционная система смазки, запатентованная фирмой «Делонэ-Бельвилль».

В те годы еще не было электрических стартеров. Для пуска двигателя служила пневматическая система «Барбе». Она позволяла не только «завести мотор» с места водителя, но и бесшумно, посредством сжатого воздуха, тронуться и проехать сотни метров.

Очень длинные рессоры (их на машине было пять), шины большого сечения (на задних колесах — двухскатные), длинная колесная база обеспечивали мягкую езду. Крутящий момент на ведущие колеса передавался цепями — считалось, что они смягчают рычки в трансмиссии. Кстати, в 1911 году «Делонэ-Бельвилль» отказался навсегда от цепной передачи.

Кроме основных ацетиленовых фар, автомобиль оснащался двумя прожекторами, двумя боковыми фонарями. В его оборудовании также входили пневматический сигнал (в дополнение к рожку с грушей), подъемное ветровое стекло, откидывающаяся (синхронно с открытием дверей) ступенька, ведущая в салон.

В роскошно отделанный кузов можно было войти через дверь высотой 1370 мм. Внутри — панели красного дерева, дорожный буфет, электрическое освещение от аккумулятора, обитые дорогим сукном кресла.

из коллекции журнала **За рулем**

Другой мерой поощрения абсолютного монарха стало утверждение «Опеле» поставщиком кайзеровского двора.

Вильгельм II пользовался машинами «бенц», «Мерседес» и другими, но честь быть самым представительным он отдал «Опелю», который с 1907 года строил для него «парадные кареты». Между прочим, одна из них демонстрировалась в 1907 году на международно-автомобильной выставке в Санкт-Петербурге.

Эти автомобили, как и изображенный здесь, оборудовались кузовами типа «ландоле». В таком кузове водитель и телохранитель сидели отдельно от высокопоставленного лица, находящегося в закрытом салоне. Задняя же часть крыши, расположенная над сиденьем, могла складываться, как у кабриолета, и пассажиры в хорошую погоду получали круговой обзор.

«Опель» Вильгельма II по сравнению с автомобилем его двоюродного брата Николая II был скромной машиной. Правда, по рабочему объему и мощности двигателя он уступал очень немного. Цилиндры были отлиты попарно, в два блока. Клапаны — нижние, но располагались они с одной стороны цилиндров.

На своих представительских моделях «Опель» уделял серьезное внимание надежности. Оно проявилось и в системе зажигания с двумя свечами на цилиндр, и в системе охлаждения с очень эффективным центробежным насосом, и в своеобразной, простой и надежной, конструкции масляного насоса. Цепь с черпаками захватывала масло из поддона двигателя

и сливала его в лоток, откуда оно растекалось к нуждающимся в смазке деталям.

Шины в те годы причиняли немало неудобств автомобилистам. Частые проколы требовали ремонта или замены покрышек и камер, а съёмные колеса тогда были еще редки. Но уже входили в обиход съёмные обода колес. Запасной обод с шиной и камерой возили с собой. На кайзеровском «Опеле» применялись быстро-съёмные обода фирмы «Кронпринц».

Задняя, наиболее нагруженная (около 60 % полной массы) ось на «Опеле» подвешена на очень мягких, так называемых $\frac{3}{4}$ -эллиптических рессорах. В салоне кузова, отделанном с королевским размахом, находились два ряда сидений (один, передний — откидной). Кожаный складывающийся вверх в закрытом положении удерживали дуги, боковые «циркули» и застежки.

Деревянный каркас кузова с деревянной лакированной (полтора десятка слоев лака, краски и грунта) обшивкой, несмотря на стекла, фурнитуру, кресла, был не таким уж тяжелым — около 500—600 кг. Тогда еще не существовало специальной защиты высокопоставленного лица от нападения — этот вопрос стал актуальным после покушения в Сараево, где в 1914 году был убит наследник австро-венгерского трона. Машину кайзера по торжественным случаям сопровождал конный отряд.

Вильгельму II пришлось отречься от престола годом позже своего русского родственника, умер он в изгнании. Там он пользовался автомобилем «Мерседес-Бенц-770».



За рулем

1 • Январь • 1992

Ежемесячный журнал для автомобилистов

Учредитель:
ТРУДОВОЙ КОЛЛЕКТИВ
РЕДАКЦИИ ЖУРНАЛА «ЗА РУЛЕМ»

Издается с апреля 1928 года

Главный редактор А. ЛОГИНОВ

Редакционная коллегия:

В. АРКУША,
Б. ДЕМЧЕНКО,
Ф. ИЛЮХИН,
Б. ЛОГИНОВ,
А. МЕЛЬНИК,
П. МЕНЬШИХ (отв. секретарь),
А. МОИСЕВИЧ,
С. НЕЧАЮК (зам. главного редактора),
Б. СИНЬНИНОВ,
М. ТИЛЕВИЧ,
Л. ШУГУРОВ.

Редакционный совет:

К. ВЕНДРОВСКИЙ,
В. ИЛЬИЧЕВ,
В. КОЛОМНИКОВ,
Б. КОРЯКОВЦЕВ,
В. КУТЕНЕВ,
Е. ЛЮБИНСКИЙ,
В. МОРОЗОВ,
В. НИКИТИН,
Н. НИКОВ,
В. ТОБОЛИН,
Н. ЧУМАКОВ,
В. ЮРЬЕВ,
Л. ЯКОВЛЕВ.

Зав. отделом оформления Н. КЛЕДОВА

Художественный редактор К. НЕХОТИН

Технический редактор С. ЖДАНОВА

Корректор М. ИСАЕНКОВА

На 1-й странице обложки —
ВАЗ-21099

Фото В. Князева

Сдано в производство 21.11.91 г. Подписано к печати 16.12.91 г. Формат 60×90¹/₁₆. Печать офсетная. Усл. печ. л. 6. Тираж 3 500 000 экз. Заказ 1814

Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и массовой
информации РСФСР.
142300, г. Чехов Московской области.

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45,
Сельневосток пер., 10.
Телефон 207-23-82 Телефакс 207-16-30

При перепечатке ссылка на «За рулем» обязательна.

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

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

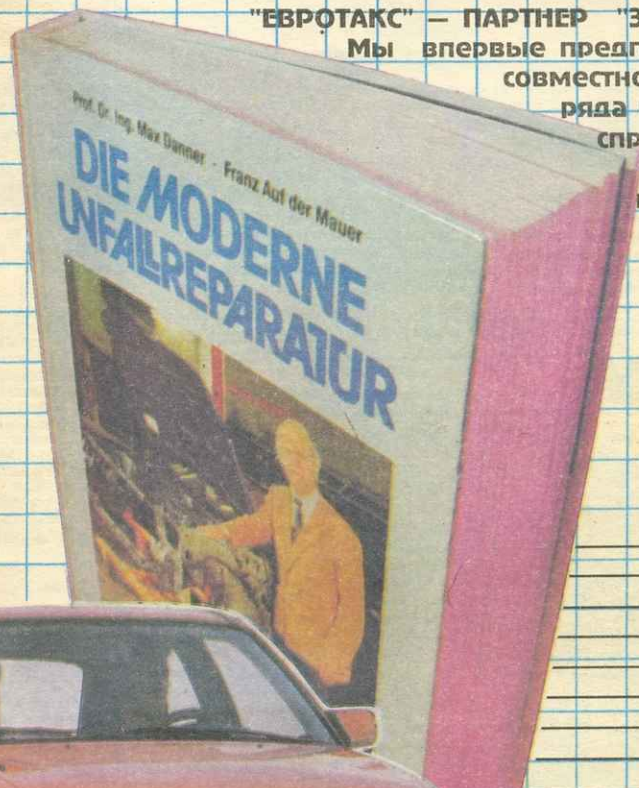
ВСЕ О ЕВРОПЕЙСКОМ АВТОМОБИЛЬНОМ РЫНКЕ

Более 25 периодических изданий – справочников "Евротакс Швакке". Конъюнктура современного рынка: новые и подержанные автомобили, запасные части и сопутствующие товары, ремонт, техническое обслуживание и многое другое. Книги по ремонту и обслуживанию автомобилей.

Видео- и микрофильмы.

"ЕВРОТАКС" – ПАРТНЕР "ЗА РУЛЕМ".

Мы впервые предпринимаем совместное издание ряда каталогов-справочников и пособий на русском языке.



Вышел из печати первый справочник – "Супер Швакке". Готовится к изданию книга о ремонте кузова после аварии – современная технология, новые приемы работы, рекомендации для специалистов и владельцев автомобилей, инструмент.



RENAULT
CITROEN
JAGUAR
TOYOTA
SUZUKI
NISSAN
MAZDA
ROVER
VOLVO
ISUZU
FORD
SAAB
SEAT
BMW
OPEL
AUDI
FIAT

И АВТОМОБИЛИ ДРУГИХ ФИРМ В ИЗДАНИЯХ