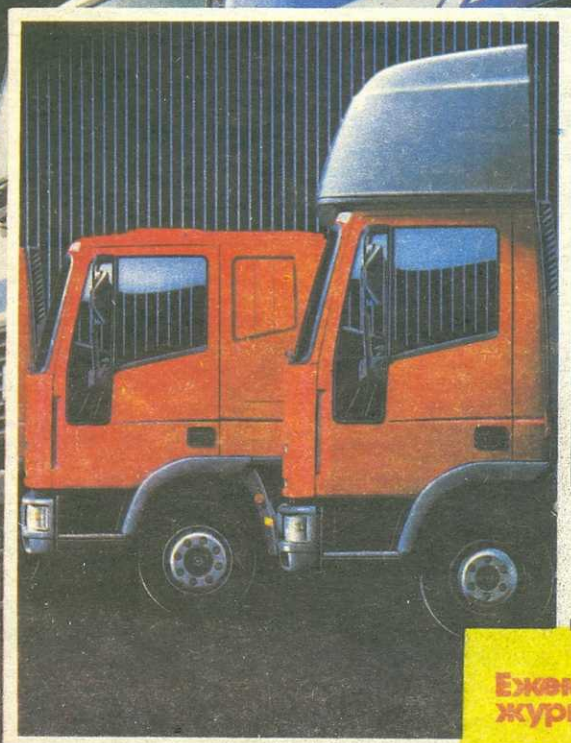


За рулем

ISSN 0321-4249

В НОМЕРЕ:

- За воротами Московской таможни: что ждет Вас при оформлении зарубежного автомобиля
- Модели класса "микро". Прошлые, настоящее, будущее



Все больше зарубежных фирм предлагает нам свое сотрудничество в производстве грузовиков

Ежемесячный
журнал для автомобилистов

10

Октябрь 1993

ЗАТЯНУВШАЯСЯ

СОДЕРЖАНИЕ

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ	
Затянувшаяся партия	2
ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ	
От «Мерседеса» до «Урала»	4
ТЕХНИКА	
Прицепы на любой вкус	7
На равных со здоровыми	24
На маршрут выходит	
«Скания»	25
Класс «микро»	27
ИВЕКО до конца века	30
КОЛЕСО	8
РЫНОК	
Почем запчасти?	10
Не так страшен черт...	40
Победители Лотереи-93	12
СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА	13, 14
ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ	
Пока терплю	16
БЫЛОЕ	
Жаркие пески Каракумов	18
ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ	
Коммутаторы	
из Тирасполя	21
ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА	
Какой он, «каблучок»?	22
ТЕСТ	
Автосторож стал	
бдительнее	26
Почем километр?	52
ПИСЬМА	31
РЕЙД «ЗА РУЛЕМ»	
Реклама против	
безопасности	32
АВТОЗАРУБЕЖЬЕ	
Комиссар Жемайтис попал	
в десятку	34
ЭКЗАМЕН НА ДОМУ	36, 53
КРИМИНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ	
История одного	
задержания	37
ПРАВОВАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ	
Из рук в руки	38
КЛУБ АВТОЛОБИТЕЛЕЙ	
Прошу объяснить	42
Регулируем главную	
передачу	43
«Лена» охлаждает	44
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ	45, 46
СВОИМИ СИЛАМИ	45, 46
Чем оснастить мастерскую	47
КБ ЧИТАТЕЛЕЙ	49
ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ	50
Из коллекции журнала	
«За рулем»	54

Автомобили, как и люди, имеют свою судьбу. А она не всегда бывает справедлива. У хорошей машины «Ока» судьба не задалась даже не с рождения — с зачатия. С тех пор прошел добрый десяток лет...

Еще в начале 80-х на Серпуховском моторном заводе (СМЗ) стали подумывать о замене мотоколяски СЗД более современной моделью. Мотоколяска, которую начали делать в 1970 году, вызвала немало нареканий у инвалидов. Опытный образец новой машины родился довольно быстро. Не мудствуя лукаво, ей присвоили ближайшее географическое (речное) наименование — «Ока». Так был сделан ход е2—е4 в этой партии. А ее развитие и продолжительность тогда вряд ли кто-нибудь предвидел...

Вначале убедились, что в Серпухове нет производственных мощностей для выпуска новой «инвалидки». Приступили к реконструкции завода. А чтобы быстрее довести саму машину, тогдашний министр автомобильной промышленности приказал заняться этим делом ВАЗу. Министром был Виктор Николаевич Поляков — первый директор ВАЗа, и его уверенность в творческом потенциале родного завода вполне объяснима. Так «Проект «Ока» попал на берега Волги. Похоже, это был счастливый поворот в судьбе — тонко разыгранная «защита Николаевича».

В Тольятти получили задание доработать инвалидный микролитражный автомобиль, предназначенный для производства на СМЗ. Известно: чем переделывать — лучше делать наново. Причина не в авторском самолюбии (правда, и без него не обошлось). Машина для инвалида должна обладать специфическими чертами, но в первооснове это все же автомобиль. Вазовцы сработали профессионально: как говорят в таких случаях, результат превзошел ожидания.

За какие же достоинства «Ока» заслужила этот комплимент? Прежде всего — за компоновку. В крохотной машине четверо могут ехать с достаточным комфортом. Грузить в нее и везти такую громоздкую вещь, как, скажем, телевизор, удобнее и проще, чем в ВАЗ-2109. Трехдверный кузов весьма жесткий — ему несвойственно растрескивание стоек, известных случаи, когда даже после переворота на крышу при аварии не деформировались дверные проемы. Развесовка по осям, соотношение массы автомобиля и мощности его двигателя обеспечили «Оке», будучи на крохотных колесах, достаточно хорошую проходимость.

Нерепение было велико, и первые публикации в газетах появились задолго до принятия окончательных решений о производстве. Кто-то из коллег, услышав краем уха, что «Оку» проектировали молодые специалисты, назвал ее молодежным автомобилем, намекая на относительно небольшую цену.

Теперь выяснилось, что мозговой центр отрасли, определявший, сколько и каких автомобилей следует делать, не баловал вниманием целый класс машин — особо малый. Оказалось, и на них есть спрос, да пребольшой. Кроме того, стала очевидна задержка с реконструкцией СМЗ. И наконец подоспело партийно-правительствен-



Три «Оки» с трех заводов.

ное постановление (которое по счету?) о производстве товаров народного потребления: безотносительно к профилю предприятия зарплата его работников ставилась в прямую зависимость от выпуска «ширпотреба».

Перечисленные факторы послужили основанием для сильного хода конем — появления летом 1986 года в недрах Минавтопрома нового документа. Согласно ему микролитражку должны были выпускать одновременно на трех предприятиях — ВАЗе, КамАЗе и СеАЗе. Так в «гроссмейстерской» партии было разыграно старосоветское начало.

Причем двум первым заводам предписывалось освоить производство за счет внутренних резервов. В Тольятти наметили делать машины комплектации «люкс», в Чепеле — «стандарт» и в Серпухове — специальные для инвалидов. Внутренне-левая кооперация ориентировала вазовцев на производство двигателя и коробки передач, камазовцев — на кузов и детали ходовой части, серпуховчанам надлежало оборудовать уже готовые машины ручным управлением. Количественно эта программа была «грандиозной»: 20 000 + 20 000 + 10 000 автомобилей в год соответственно.

Минавтопром осторожничал: внутренние резервы, нет точной оценки спроса, бюджет отрасли на пределе. Действительно, в оценке спроса единства не было; некоторые замахивались аж на 900 тысяч машин в год. Обосновывали тем, что во всех странах автомобилизация начиналась именно с маленькой, упрощенной, дешевой и доступной модели. Но если уж ссылаться на «зарубежь», то микролитражка там сегодня — машина не только для бедных, поскольку чаще она — вторая в семье. Однако помимо достоинств...

У таких конструкций, как правило, меньший ресурс. И выработается он тем скорее, чем большая нагрузка падает на автомобиль. А если он единственный в



с семье, да на все случаи жизни, как обещано у нас? Недаром в Тольятти, например, мне дали куда более умеренную оценку спроса — 150 тысяч в год. Почему именно столько? Возможно, потому, что мировой опыт говорит об экономической целесообразности программы не менее 150—200 тысяч автомобилей в год.

Кооперация и выпуск деталей для одной модели на разных заводах — идея не новая. Но когда такую канитель затевают для программы всего в 50 тысяч, надуманность принятого решения становится очевидной. Заметим, что ни один из членов триумвирата на плановый уровень не вышел — суммарный выпуск «Оки» в прошлом году составил 6898 штук. Словом, дебютная стадия затянулась.

Тех, кто все еще мечтает о маленьком и недорогом автомобиле, наверняка обескуражили два сообщения в июле (когда готовился этот материал): о том, что «Ока» стала стоить почти 2,3 миллиона и что ВАЗ сворачивает ее производство. Судьба машинки вправду оказалась нелегкой. Что же случилось? Рассмотрим расположение тяжелых фигур на поле.

По сути, вся продукция ВАЗа — это машины одного класса. Микроавтомобиль выпускают в «игрушечных» объемах (в этом году — 5 тысяч штук), но он серьезно мешает основному производству. Территория завода уплотнена до предела, и это в известной степени задерживает освоение других перспективных моделей. Так что стремление тольяттинцев избавиться от ВАЗ-1111 вполне обосновано. Не вздыхайте разочарованно: в приказе сказано не «свернуть», а «передать» производство — своевременная рокировка! А пока участники, где производятся детали «Оки», работают в три смены — так ВАЗ помогает КамАЗу. Страшный апрельский пожар на заводе двигателей в Набережных Челнах, к счастью, не задел производство микролитражки. Погорельцам нужны деньги, и доход от ее продаж стал неплохим подспорьем.

Завод микролитражных автомобилей (ЗМА) — один из 19 заводов КамАЗа.

Организационно он акционерное общество, самостоятельная единица «большого» АО «КамАЗ» и работает на договорных отношениях с остальными его заводами. Территориально он размещен в корпусе автосборочного завода. Для общей программы «Оки» изготавливает узлы шасси: амортизаторы, стойки, рулевой механизм, рычаг задней подвески, тормоза. Другие заводы выпускают пластмассовые детали — передний и задний бамперы, решетку радиатора, панель приборов. Первоначальный план на этот год — 7 тысяч машин, но в связи с пожаром есть намерение сделать побольше, хотя бы тысяч десять.

Вернемся в Серпухов, на родные берега «Оки». В новом корпусе уже движутся по конвейеру кузова, сваренные и окрашенные в Тольятти. Здесь, на СеАЗе их комплектуют и планируют до конца года собрать 4 тысячи машин; еще 2 тысячи поступят сюда готовыми. На Оке волжская продукция получит спецоборудование для инвалидов. (Об этих усилиях серпуховчан вы прочтете в одном из ближайших номеров журнала.) Кстати, помимо деталей ручного управления, здесь штампуют 45 мелких кузовных деталей для общей программы «Оки».

В 1986 году, когда вышел приказ о тройственном союзе вокруг одной микролитражки, бывший Серпуховский мотозавод вошел в состав «АвтоВАЗа» и из СМЗ превратился в СеАЗ. Но и это партнерство не помогло ускорить реконструкцию предприятия. Сопrotивлялись прежние власти, не хватало строительных мощностей, остаточным было финансирование. Ситуация стала меняться по мере того, как в Тольятти крепла идея передать производство ВАЗ-1111 в Серпухов полностью — так сказать, выиграть качество. Существующий проект предполагает выпускать 30 тысяч машин в год с перспективой быстрого развития до 50 тысяч. Конвейер для сборки «Оки» на СеАЗе уже работает, пока на временных площадях. Когда будет готов новый корпус, в него перевезут и конвейер с ВАЗа, и этот. Завершается монтаж оборудования в цехе окраски: он вступит в строй в конце нынешнего — начале следующего года. Освобождают помещение старого механического цеха — под сварочное оборудование. Если не будет отклонений от графика, здесь начнут работать в I квартале 1994 года. Однако планы серпуховчан простираются дальше.

Дело в том, что сейчас СеАЗ получает кузовные штамповки из Тольятти. Издержки на доставку в Серпухов слишком велики, а чтобы от них избавиться, надо построить собственный прессовый цех. Возможно, удастся найти для этого средства, но оснастить цех может единственный на всю Россию завод тяжелых прессов в Воронеже. Говорят, портфель заказов у него — чуть не на пять лет. Серпуховчане надеются, что правительство проникнется важностью задачи и подберет валютный кредит. Ищут также возможности штамповать детали на других заводах, поближе к Серпухову... Ищут не без успеха.

Согласен, многие статьи такого рода сродни «пряданию в жилетку», так и приглашают посочувствовать. Тяжело нынче всем, но когда говорят «не без успеха» — значит, не все так беспроборно и патовая ситуация не наступила.

Важно желание самим выбирать из трудностей, а не только уповать на прави-

тельную поддержку. В таком желании виден новый стиль хозяйствования. Виден пока слабо. Но как мы узнали, СеАЗ настойчиво ищет партнеров и по другим технологическим направлениям: ведь из Тольятти хотят вывести не только сборку, но и агрегатное производство. Главная надежда — на соседние конверсионные предприятия, причем необходимые только производственные площади и рабочие руки — оборудование передаст ВАЗ. Эффектный проход пешки в ферзи?

Когда новая схема заработает, ВАЗ начнет обретать черты современной автомобильной корпорации. Судите сами: единый капитал, инженерный центр, определяющий техническую политику и разрабатывающий новые модели, единое производство некоторых комплектующих и несколько заводов, включая СеАЗ, выпускающих модели разных классов.

На КамАЗе — аналогичная тенденция развития, но более локальная. Готов новый корпус завода микролитражных автомобилей, где завершаются монтаж и отладка оборудования. В конце нынешнего года сюда переведут сборку, а в следующем возвратится полный цикл производства: сварка, окраска кузовов, сборка автомобилей. Расчетная мощность завода — 40 тысяч, перспектива — 50—60 тысяч машин в год. Плюс 75 тысяч комплектов для Серпухова. Что касается технической политики, то в Челнах рассчитывают на дальнейшее сотрудничество с ВАЗом.

Кажется, фигуры вот-вот займут активную позицию и затянувшийся дебют перейдет, наконец, в миттельшпиль. В переводе с языка шахмат на язык цифр это означает, что в ближайшем будущем можно надеяться на суммарный выпуск 70, впоследствии 110 тысяч микролитражек «Ока» на двух заводах — в Набережных Челнах и Серпухове. Это, конечно, больше, чем первоначально объявленные, но так и не достигнутые 50 тысяч, но явно меньше реальной потребности. Сегодня идет становление двух небольших, но все более самостоятельных автомобильных заводов. Насколько оправдает себя такая схема, родившаяся из искусственного, экономически абсурдного триумвирата, — покажет время.

Внимательный читатель может воскликнуть: «Как же так! А ЕлАЗ, где заметили выпускать 900 тысяч машин ВАЗ-1121, являющихся развитием «Оки»? Вот на чьи плечи ляжет автомобилизация России!» Когда готовился этот материал, мне довелось беседовать с руководителями разных уровней и на ВАЗе, и на КамАЗе, и на СеАЗе. В силу своего положения все они — реалисты. Практики автомобильного дела, приводя каждый свои аргументы, убеждали в несостоятельности елабужского проекта. Конечно, говорили они, журавль в небе — неплохо. Но на сегодняшний день синица в руках — это 15 тысяч микролитражек в 1993 году и, дай Бог, 70 тысяч в 1995-м.

О том, что произошло в судьбе ЕлАЗа за последний год, мы постараемся рассказать в одном из будущих номеров «За рулем» будущего 1994 года.

А. СОЛОПОВ
Серпухов — Тольятти — Набережные Челны

Фото А. Гуревича

ОТ «МЕРСЕДЕСА» ДО «УРАЛА»

В странах с развитой автомобильной промышленностью, а также в странах, где ее нет, зато имеется заманчивый рынок сбыта, регулярно проводятся представительные автосалоны. Они стоят на ступень выше специализированных выставок, регистрируются Международной организацией изготовителей автомобилей (ОИКА), имеют солидный вес и особое значение в автомобильном мире. В нынешнем году печатью ОИКА был отмечен Российский международный автосалон, по статусу призванный собрать в Москве ведущие европейские, заокеанские, дальневосточные автомобильные компании, «спровоцировать» их к наступлению на отечественный рынок. Для них главные устроители автомобильного праздника — АО «Экспоцентр» и Автосельхозмаш-холдинг — подготовили территорию выставочного комплекса на Красной Пресне со всеми его павильонами и открытыми площадками. Около 200 фирм из 26 стран (половина из них — бывшие союзные республики) представили легковые и грузовые машины, автобусы, мотоциклы. Немало места заняли производители автомобильного оборудования. Казалось бы, организаторам удалось обеспечить массовость, а значит, цель достигнута: наступление на рынок начнется не-

медленно после официального открытия. Однако уже при первом осмотре экспозиции бросилась в глаза ее, скажем так, неполнота. Первый Российский международный автосалон, разрекламированный как официальный и единственный в стране, недосчитался многих известных зарубежных компаний, поднявших бы его престиж очень высоко. Почти сотню мировых фирм, работающих в области автомобилестроения, «отобрали» у автосалона Московское мотор-шоу-93 (МИМС-93), очередь которого наступила месяц спустя. Вполне понятно, что почти все участники МИМСа (согласие участвовать в нем они дали еще до объявления планов «Экспоцентра» на этот год) сочли невозможным демонстрировать свою продукцию в столице России дважды с таким коротким интервалом.

Хотя выставочная территория и оказалась заполненной, отсутствие французских, американских, большинства английских, итальянских, японских компаний сказалось на посещаемости: народу было куда меньше, чем на том же МИМС-92. Поднять интерес публики не смогли ни немецкие производители — «Мерседес-Бенц», БМВ, «Фольксваген», «Ауди», ни появление абсолютно неизвестной в России южнокорейской «Киа», ни сенсационный для нас дебют итальянских «Феррари», ни внушительный раздел отечественной техники, пожалуй, самый интересный и содержательный, что можно поставить в заслугу организаторам. К сожалению, «не отметились» в Первом российском экспериментальные прототипы, намечающие пути прогресса в автомобилестроении и являющиеся одновременно эффектной и действенной рек-

«Киа-Руслан» представила южнокорейские автомобили «Киа»: от малых и практичных до представительских.

Коммерческая фирма БЭНКО скоро будет продавать в России «красных жеребцов» «Феррари».

Санитарная «Шкода-Форман» гораздо дешевле аналогичных машин других западноевропейских заводов.





«Мерседес-Бенц» из нового семейства «С» — гвоздь программы Российского автосалона.

«Мерседес» специально демонстрировал действие подушек безопасности для водителя и пассажира.

ламой. К тому же без всякой фантазии демонстрировали продукцию наши заводы, напрочь забыв о современных средствах пропаганды. Впрочем, примера не подали и зарубежные гости.

Предприятия, входящие в Автосельхозмаш-холдинг, и бывшие его члены из стран ближнего зарубежья выставили серийные и перспективные модели. Лишь своенравный ГАЗ попрердержал свою технику до Московского мотор-шоу. Совсем недавно такой обзор называли бы не иначе, как «Отчет отечественного автомобилестроения, или ступени, ведущие в завтра». Но будь то вчера или сегодня, увидеть, какими путями идет автомобилестроительные заводы СНГ, чрезвычайно интересно.

Среди этих экспонатов в пору было заблудиться. С большегрузной техникой соседствовали легковые «коротышки», к длинным туристическим лайнерам жалась юркие микроавтобусы, а компактные прицепы для легковых машин скрывались в тени огромных трейлеров. На всех стендах представители заводов

АЗ-1103 с кузовом «седан». Хватит ли заводу двух лет, чтобы поставить модель на конвейер!

Предприятие «Автодизайн» в Набережных Челнах производит крупномасштабные декоративные детали из стеклопластика.

охотно показывали свои разработки, откровенно рассказывали о трудностях с их освоением, давали интервью.

Впрочем, наиболее привлекающая публику экспозиция легковых автомобилей здесь не отличалась разнообразием. На стендах АЗЛК и ВАЗа — «старые знакомые». А вот Запорожский автомобильный завод впервые представил новые модификации семейства «Таврия» — «АЗ-1105-универсал» и «АЗ-1103-седан». Представитель завода хоть и отметил, что их серийное производство может начаться в 1995 году, но строить столь далеко идущие планы в условиях финансовой нестабильности и нарушения экономических связей рискованно. «Ижмаш» легковые модели не привез вовсе. Зато можно было увидеть создаваемые из

Пикап ИЖ-27171 на базе «Орбиты». Снаряженная масса — 1050 кг, грузоподъемность — 70 кг.

ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ

отечественных деталей и узлов заднеприводный «Автокам-2160» из Набережных Челнов и калужский полноприводный «Магистр-1600». Если о негосударственной фирме «Автокам» говорилось достаточно много, то о частной компании «Магистр» до сих пор не слышали. Она базируется на Калужском авторемонтном заводе и строит планы мелкосерийного производства машин по заказам (200—300 в год).

У производителей из СНГ замечен интерес к пикапам — машинам особо малой грузоподъемности. ВАЗ подключает к их выпуску свои филиалы. На удлинённой базе «Нивы» тольяттинская фирма «Восточное кольцо» уже изготавливает пикап на 500 кг под официальным названием «Бизон» ФВК-2302. Московская компания «Март» по заказу Волжского автозавода разработала свою версию «Лады-Нивы-пикап», которую с успехом демонстрировала. Впервые вышел

вод осваивает производство грузового варианта «Таврии» совместно с греческой фирмой «Братия Ставрикидис».

Среди производителей автомобилей малой грузоподъемности, кроме Ульяновского (чья экспозиция оказалась знакомой по выставке «Автоинициатива-93») и Брянского автомобильных заводов (последнего к изготовителям машин такого класса пока можно отнести с натяжкой: ведь серийного выпуска фургонов БАЗ-3778, показанных в Москве, еще нет, лишь опытная партия в количестве 20 штук), дебютировали фирма «Псков-авто» и известное только специалистам АСМ-холдинга акционерное общество «Аврора». «Псков-авто» переделывает на свой лад грузовые УАЗы. Планы «Аврора» простираются дальше. Он показал семейство малотоннажных автомобилей индийской фирмы TATA, с которой «Аврора», объединивший 30 авторемонтных заводов по всей России, подписал контракт



в свет пикап Ижевского завода. Судьба его пока неясна. «Ижмаш» занят поиском инвесторов. Похожая ситуация и на АЗЛК, который год за годом откладывает серийный выпуск уже хорошо знакомой модели «Москвич-2335», вновь присутствовавшей на автосалоне. Даже Запорожский автомобильный за-

на закупку и сборку ее машин. Первая сотня собрана на Мишуринском, Загорском, Новомосковском заводах. В конце года предприятия «Аврора» приступают к выпуску собственных металлических кузовов, топливных баков, радиаторов отопления и масляных радиаторов для таких автомобилей.



Прибегают к помощи иностранных партнеров и многие другие предприятия СНГ. Наиболее впечатляющий проект намечен у Минского автомобильного завода совместно с немецкой фирмой «Готтлиб Аувертер». Ее городские и туристические автобусы под маркой «Неоплан» известны во всем мире. В конце 1993 года 60 «неопланов» будут собраны в Минске по лицензии. Их технические достоинства, комфорт могли оценить посетители Российского салона. Как сказал заместитель главного конструктора объединения «Белав-

тоМАЗ» А. Овсянников, качество машин будет соответствовать высокому немецкому стандарту.

Технический контроль машин, собираемых на Голыцинском автобусном заводе (модели «0303-RHP» и «КНР-А»), расположившихся недалеко от стенда МАЗа, осуществляет «Мерседес-Бенц». Соперничество между белорусским и российским предприятиями, которые работают по одинаковой схеме, не ожидается, поэтому их представители запросто общались между собой, делились опытом.



Туристический автобус «Неоплан-Транслайнер-316 SHD». Такине будут собирать на МАЗе.

«Псков-авто» предлагает микроавтобус на шасси УАЗ-2206.

24-местный автобус КАвЗ-3276 на шасси МАН. В 1993 году их будет сделано 10 в различной комплектации.

Фото В. Князева

Курганский автобусный завод обратился за помощью к другой немецкой фирме «Эрнст Аувертер». Интерьер салона первого образца новой модели КАвЗ-3276 на шасси МАН доводился в Германии. Автобус сделан еще не на продажу, а для изучения рынка: с этой целью КАвЗ и привез его в Москву.

Связи производителей грузовых автомобилей с зарубежными партнерами крепнут год от года. Импортные двигатели, коробки передач на свои модели устанавливают КАвЗ, МАЗ, ЗИЛ. Камские дизайнеры раз-

рабатывают новый облик кабин с финской фирмой «Сисун». Такое положение стало привычным. Тем неожиданнее была презентация в салоне перспективного трехтонного грузовика ЗИЛ-5301 собственной конструкции с современными формами.

Широко экспонировалось семейство грузовиков «Урал» — бортовые, самосвалы, тягачи — с самыми разными дизелями: собственным, ярославским, кустанайским и даже немецким. С ними соседствовали тягачи МАЗ, тяжеловоз из Жодино.

Еще одна неожиданность — появление отечественных фирм, специализированных на разработке кузовов, кабин, их интерьера и дополнительного оборудования, включая обтекатели, спойлеры, подножки для грузовых машин. КамАЗы, над обломом которых поработали «Автодизайн» и «Элаер», выглядели помолодевшими.

Мы еще вернемся к экспонатам Первого Российского автомобильного салона, не вошедшим в этот краткий обзор. Несмотря на упоминавшиеся просчеты, АО «Экспоцентр» и Автосельхозмаш-холдинг постарались удовлетворить интерес как широкой публики, так и специалистов. Эстафету подхватил МИМС-93.

С. ДОРОФЕЕВ

КОНЦЕРН "ТСТ-БЛОК"

Продает со склада в Москве автомашины по ценам ниже заводских

- СУПЕРМАЗы (седельные тягачи, бортовые с тентом);
- МАЗы (бортовые; самосвалы);
- полуприцепы МАЗ (тентованные)

Доставка в любой регион России.

Телефоны: (095) 306-96-04, 306-96-07, факс 306-28-25.

Адрес: Москва, ул. Перовская, 1/1 (м. "Шоссе Энтузиастов")

**ХОРОШИЙ ТОВАР
САМ СЕБЯ ХВАЛИТ**

МАЗы и СУПЕРМАЗы
Автопоезда и тягачи.
Самосвалы и бортовые машины.
И все это — по ценам ниже
заводских со стоянки в Москве!

Тел.: (095) 976-08-41, 976-52-80
АО "СИМАЗ"

**Фирма
"РАЛЛИ" —**

**оборудование
для
АВТОСЕРВИСА**

**Телефон:
(095) 164-94-82**

Завод в Челябинске, производивший ранее в основном прицепной состав для армейской техники, освоил и осваивает ныне новые модели для самого широкого круга потребителей, включая владельцев автомобилей, небольшие фирмы и предприятия.

ПРИЦЕПЫ НА ЛЮБОЙ ВКУС



Челябинскому машиностроительному заводу автомобильных прицепов (ЧМЗАП) исполнилось 50 лет. Однако долгое время его продукция была известна только специалистам, поскольку основная ее часть — прицепы-тяжеловозы для внедорожных тягачей МАЗ-535 — предназначалась для армии.

Начинал Челябинский машиностроительный с прицепного состава, разработанного на Минском автомобильном заводе, а потом постепенно ставил на производство и изделия собственной конструкции. Среди них были в основном армейские, но и для народного хозяйства выпускали несколько моделей контейнеровозов, полуприцепов и прицепов.

В новых экономических условиях при существенном сокращении поставок основному заказчику — армии необходимо было переориентироваться на более широкий рынок, и конструкторы завода (его еще называют «Уралавтоприцеп») поставили целью так расширить гамму выпускаемой продукции, чтобы можно было предложить потребителям модели самого различного назначения, для всех марок отечественных тягачей и, что особенно интересно читателям «За рулем», для легковых автомобилей.

На майской выставке «Автоинициатива-93» были представлены новые прицепы-тяжеловозы (как же без них!), которые способны перевозить груз от 42 до 79 тонн, а также низкорамные полуприцепы с резиновыми упругими элементами в балансирной подвеске и эффективной тормозной системой, имеющие небольшой радиус поворота.

Совершенно новая продукция фирмы — одно- и двухосные бортовые полуприцепы с тентом. Разнообразны их модификации: с задними дверями или без них, с деревянными или металлическими настилом, с надстроенными бортами. Венчает эту гамму ЧМЗАП-9906 — полуприцеп с алюминиевыми бортами, разработанный с учетом требований международных перевозчиков. Его кузов объемом 90 м³ вмещает 33 стандартных

Прицеп ЧМЗАП-81241 с надстроенными бортами освоен в 1992 году.

Еще одна новинка — прицеп-киоск с изотермическим кузовом.

европоддона. Предусмотрены увязочные петли в платформе, легкоъемные стойки каркаса тента, дополнительные топливные баки и другие удобные для пользователей конструктивные элементы.

Как и во всем мире, у нас растут объемы контейнерных перевозок с доставкой грузов «от двери до двери». С учетом этого «Уралавтоприцеп» наряду с выпуском освоенных ранее моделей контейнеровозов ЧМЗАП приступил к производству современного трехосного полуприцепа -9911, рассчитанного на транспортировку морских контейнеров (двух 20-футовых или одного 40-футового). У него ровная, покрытая деревянным настилом платформа, зависимая рессорная подвеска, гидромеханическое телескопическое опорное устройство. Кроме того, -9911 снабжен широким ассортиментом дополнительного оборудования.

Но этим не исчерпывается модельный ряд завода. По имеющейся информации, здесь разработаны и готовятся к производству полуприцепы для седельных тягачей «Урал», широко распространенных в восточных регионах России, проектируется прицеп для грузовиков ГАЗ. Как для тех, так и для других прицепный состав ранее в Челябинске не выпускали.

Модели, о которых шла речь, естественно, представляют интерес для специалистов крупных транспортных фирм, но никак не для рядовых автомобилистов и мелких предпринимателей. Однако, как об этом уже было сказано выше, челябинские конструкторы не забыли и про эту весьма обширную группу потребителей. Разработанный ими легкий одноосный прицеп ЧМЗАП-81241 грузоподъемностью

280 кг пригоден для буксировки любым легковым автомобилем. Он удобен для перевозки строительных материалов, овощей и фруктов, туристского снаряжения, других грузов. Наряду с ним завод готовит прицеп повышенной грузоподъемности (1300 кг) внутренним объемом 15 м³ к легковой машине, прицеп-шасси на 1530 кг для транспортировки торговых киосков или дачных домиков, прицеп для перевозки катеров, лодок или яхт массой до 600 кг.

Среди новых конструкций привлекает внимание торговый прицеп-киоск с изотермическим кузовом, показанный на «Автоинициативе-93». Потребность в такой модели несомненна, так как передвижные



киоски до недавнего времени делали небольшими сериями только в Минске, а теперь спрос на них вырос многократно.

Челябинский новичок имеет хорошую теплоизоляцию и большую площадь остекления, что позволяет хорошо рассмотреть выставленный товар. Удобно рабочее место продавца, с хозяйственным отсеком — раковина со смесителем, подключаемым к системе водоснабжения. Напряжение в сети — 12 В от бортовой сети автомобиля или 220 В от внешнего источника. Предусмотрен и счетчик расхода электроэнергии.

Наконец, отметим еще одно изделие «Уралавтоприцепа», предназначенное для авторемонтных мастерских, сервисных станций, торговых предприятий, — прицеп для транспортировки неисправных легковых автомобилей. Он снабжен лебедкой для затаскивания машины, а его наклоняющаяся платформа позволяет без особых сложностей осуществить эту трудоемкую операцию. По ширине прицеп вписывается в габарит тягача.

Как можно заключить из этого краткого обзора новой продукции Челябинского машиностроительного завода, он решительно повернулся лицом к рынку, ориентируясь на разнообразные потребности в транспортных перевозках строителей, нефтяников и газовиков, автотранспортных предприятий, фирм малого и среднего бизнеса, частных владельцев автомобилей.

Ю. ГАЛЯВОВ
Фото А. Садовникова



«От двери к двери и точно в срок»
Фото «Мерседес-Бенц»

САЛОНЫ, ЭКСПОЗИЦИИ, ВЫСТАВКИ, В ТОМ ЧИСЛЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ, проходят на территории России все чаще и чаще. Одна из них — выставка АСМАП-93. Она, как водится сейчас, международная и посвящена грузовому автомобильному транспорту. Ее организовали в начале лета Ассоциация международных автомобильных перевозчиков (отсюда и сокращенное наименование выставки) и НИИАТ при участии Министерства транспорта России.

В экспозиции можно было видеть продукцию всемирно известных фирм — «Мерседес-Бенц», «Вольво», «ДАФ», «Паккар», ЗИЛ. Они представили магистральные тягачи, полуприцепы, транспорт-

ные платформы и другую технику, используемую для международных перевозок грузов. Особое внимание посетителей привлек магистральный тягач нового семейства ЗИЛ с американским дизелем «Катерпиллер».

Выступивший на семинаре, прошедшем во время выставки, президент АСМАП Юрий Сухин заявил, что «в России должна быть создана такая система автомобильных перевозок, при которой в любое время товары свободных производителей от двери к двери, точно в срок доставлялись бы потребителям».

Идея хороша, но как ее реализовать, когда и дороги, и сервис грузовиков, и автомобили далеки от идеала?

ФИАТ за два года экспортировал 500 легковых электромобилей.

Академиком Российской Инженерной академии избран генеральный директор АО «АвтоВАЗ» В. В. Каданников. Другой генеральный директор КамАЗа — Н. Н. Бех стал академиком раннее.

Ижевский автомобильный завод по выпуску продукции заметно отстает от плана. Сокращается не только производство, но и спрос на его машины. Относительно высок он лишь на фургон ИЖ-2715.

130 километров новых дорог планируют построить в нынешнем году во Франции. Она в этом отношении — европейский лидер. Далее идут ФРГ — 107 км, Швейцария — 14,2, Австрия — 6.

Волна международных автомобильных салонов захватила бывшие социалистические страны. Вслед за Чехией и Румынией в мае прошла международная выставка в Польше.

Марафон суперэкономичных самодельных автомобилей, организованный фирмой «Шелл», выиграла машина, построенная учениками лицея «Ля Жолверин» из французского города Нанта. На литре топлива она прошла 1557,423 км, что соответствует расходу 0,064 л/100 км.

ХОТИТЕ ЕЗДИТЬ НА «ЧАЙКЕ»? На выставке «Автоинициатива», которая проходила весной в столичном парке «Сокольники», фирма «Лефко-МТК» среди почти двух десятков разномарочных машин предлагала и «Чайку» ГАЗ-13. Машина выглядела свежей, а просили за нее 55 тысяч долларов.

По-видимому, такой автомобиль может в первую очередь привлечь иностранного коллекционера. Скажем, для музея в Японии или Австралии — подлинный реликт.

А дорого ли там ценят ГАЗ-13? В немецком журнале «Мотор



ГАЗ-13 за... 55 000 долларов!

классик» за прошлый год promелькнуло объявление, что продается «Чайка» в состоянии «1А» — то есть абсолютно безупречном — за 70 тысяч немецких марок (примерно за 43 тысячи долларов).

РАФ ИЗ НИЖНЕГО НОВГОРОДА? Именно так: совместная российско-латвийская фирма «Сорола» предлагает на российском рынке машину «РАФ-Люкс». Один из учредителей фирмы — завод РАФ, а «Сорола» выступает как его дилер в России. С февраля нынешнего года она уже реализовала 250 микроавтобусов, причем почти половина из них — медицинские, столь дефицитные ныне.

Известно, что немало узлов для РАФ-2203 поступает в Елга-

ву из Нижнего Новгорода, Заволжья и других окрестных городов. Поэтому «Сорола» постаралась разместить свое производство (помимо продажи, она выпускает собственный вариант микроавтобуса) именно в Нижнем. Ее продукция — «РАФ-Люкс» для отдыха и деловых поездок. У этой машины — усиленные кузов и подвеска колес, современный «волговский» двигатель и обширное дополнительное оборудование салона. В него входят удобные мягкие кресла

с подголовниками, раскладывающийся диван, откидной столик, бар, холодильник, стереосистема. Кроме того, улучшена отделка интерьера, в крыше сделан широкий люк, установлены тонированные стекла, в задней части кузова устроен гардероб.

Пока «Сорола» выпускает на своем нижегородском предприятии по две машины «РАФ-Люкс» в месяц, а дальше — все зависит от спроса.



НЕТ-НЕТ, ЭТО НЕ ПУНКТ УПРАВЛЕНИЯ РАКЕТАМИ — скорее установка для запуска буханок в булочные. Седельный тягач ЗИЛ-131НВ сможет буксировать этот двухосный крытый полуприцеп полной массой 7,5 тонны куда угодно, где нет собственного хлебозавода. В фургоне длиной 15 метров размещена мобильная хлебопекарня производительностью две тысячи буханок в сутки. Выпекать их можно даже на ходу. Прежде такие автопоезда поступали в армию, где обеспечивали хлебом полки и дивизии. Теперь Самарский завод продовольственного машиностроения поставил свою продукцию «гражданке», помогая снабжать жителей дальних районов.

О СВОБОДНОЙ ПРОДАЖЕ своих автомобилей объявило Нижегородское акционерное общество «ГАЗ». Приобрести легковую машину или грузовик теперь можно непосредственно на предприятии, в его управлении сбыта готовой продукции. Оплата как по безналичному расчету, так и «живыми» рублями. А заводские цены, естественно, ниже, чем у посредников, которых между изготовителем и покупателем набирается порой несколько. Конечно, в этом случае транспортировка машины — забота ее владельца.

Каковы заводские цены? Например, «Волга» ГАЗ-31029 стоит ровно 7 миллионов рублей. Грузовые автомобили, в том числе



«Волга» с кузовом «универсал» — ГАЗ-31022.

Фото М. Храповицкого

новейшие дизельные из первых промышленных партий, в зависимости от модификации реали-

зуют за 1,8—2 миллиона рублей (все данные — на июль нынешнего года).



«Роллс-Ройс» модели «Сильвер-Спирит-II».

Фото «Роллс-Ройс моторс лимитед»

«РОЛЛС-РОЙСЫ» У НАС ДАВНО ИЗВЕСТНЫ. В. Ленин, И. Сталин, К. Ворошилов и другие видные государственные деятели ездили на машинах этой марки, как, впрочем, ранее Николай II. В его гараже среди 56 роскошных автомобилей находились и два «Роллс-Ройса» модели «Сильвер Гоуст» выпуска 1913 и 1916 годов с кузовами «лимузин»

французской фирмы «Кельнер».

Официального дилера «Роллс-Ройса» тогда в России не было, но в мае 1913 года на IV Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге фирма продемонстрировала три свои машины.

И вот 80 лет спустя в Москве, на Мытной улице, 11 обогнал, наконец, официальный

дилер фирмы — «Роллс-Ройс Москоу». Созданы условия не только для продажи машин, но и для их обслуживания. Фирма рассчитывает продавать ежегодно 15—20 автомобилей «Роллс-Ройс» и «Бентли». Немало, если учесть, что в минувшем году изготовлено 435 «роллс-ройсов» и 809 «бентли». Их высокому техническому совершенству, исключительной долговечности (из 117 тысяч автомобилей, сделанных за 89 лет существования фирмы, две трети на ходу) соответствует достойная цена — от 178 до 310 тысяч долларов США. Напоминание, что каждая машина, выпущенная в г. Крю (Англия), по существу, уникальна.

ИДЕЯ АВТОПРОБЕГА Лиссабон — Москва — от самой западной до самой восточной столицы Европы — принадлежала журналистам португальского телевидения Карлушу Фину и Нуну Вашку. В 1986 году им удалось на автомобиле «Остин-Монтего» до-

ехать до нашей столицы за 51 час 30 минут.

Через два года трое журналистов «За рулем» (Олег Богданов, Виктор Панярский и Владимир Соловьев) дали достойный ответ, преодолев 4827 километров за 46 с половиной часов; средняя

скорость их ВАЗ-21093 составила 100 км/ч.

Но лавры победителей не давали покоя португальским коллегам. Летом 1993 года, спустя пять лет после рекордного заезда «девятки», Эдлер де Соуза и Карлуш Бланку решили взять реванш на новом «Форде-Мондео».

...Шел сильный и холодный дождь. Кремлевские куранты отсчитывали час за часом, а португальский экипаж все не появлялся. Ждать пришлось долго. Когда возле собора Василия Блаженного припарковался запоздалый «Форд», стало ясно, что результат российских журналистов им превзойти не удалось. Португальцы передали послание от муниципалитета Лиссабона мэрии Москвы с приглашением Юрию Лужкову посетить Португалию.

А на обратном пути, по сообщению московского представительства телевидения Португалии, их экипажу удалось добраться до Лиссабона менее чем за 43 часа.



Одна из уругвайских фирм освоила мелкосерийный выпуск автомобилей — реплик знаменитых спортивных машин «Мерседес-Бенц-SSK» 1928 года.

Совместное предприятие «Меконг», в котором участвуют фирмы ИВЕКО (Италия), «Сей Янг» (Южная Корея) и «Сэйило» (Япония), организует в г. Хошимине сборку грузовиков. План на 1993 год — 700 машин.

Завод ФСР в Познани (Польша), известный своими сельскохозяйственными автомобилями «Тарпан», в ближайшее время начнет сборку микроавтобусов «Фольксваген-Транспортер-Т4».

В польском импорте легковых автомобилей лидирует «Фольксваген» (65,9 тысячи за 1992 год). За ним идут «Форд» (55,6 тысячи), «Дженерал моторс» (42,2 тысячи) и «Шкода» (29,6 тысячи). Из этого количества машин 85% — подержанные.

ГРУЗОВИКИ «УРАЛ» ИДУТ С КОНВЕЙЕРА, хотя из-за пожара на заводе двигателей КамАЗа поставки дизелей и коробок передач из Набережных Челнов в Миасс прекращены. Но УралАЗ оперативно заключил договоры с ЗИЛом и ЯМЗом, от которых получит 15 тысяч карбюраторных моторов ЗИЛ-375Я4 (ЗИЛ-59011.10) и 18 тысяч дизелей ЯМЗ-236М2. Таким образом, вновь на конвейере появилась (временно) прежняя модель «Урал-375», а также модификации грузовика «Урал-4320-10» и самосвала «Урал-5557-10» с ярославскими дизелями. Выпуск таких автомобилей начат в мае.

Возможно, УралАЗу удастся закупить дополнительно тысячу-две немецких дизелей «Классер-Хумбольдт-Дойц». В Миасс поставляют также моторы воздушного охлаждения Кустанайский дизельный завод (правда, пока немного). Конвейер УралАЗа, несмотря на превратности судьбы, движется.

КОМЕСО

Думаю, не ошибусь, если скажу, что по обороту наличных (не учтенных ни в одной налоговой инспекции) и безналичных денег торговля автомобильными деталями уступает разве что торговле алкогольными напитками, табаком да самими машинами. Прошедшее лето ознаменовалось тем, что автомобильные рынки закрывали в одних местах и открывали в других, заглянули в сетку или, как в старые времена, на удаленные от города (а также от станций и остановок общественного транспорта) пустыри. Конечно, все делалось по решению местных Советов, преследующих исключительно «благородные» цели: улучшение экологической, криминогенной обстановки и т. д. Так это на самом деле или нет, судить не берусь, но простым автолюбителям, приобретающим детали на рынке, от всего этого не легче, тем более что и цены на них растут. Но в торговле запчастями наметилось и что-то положительное: с открытых площадок, из бывших киосков «Мороженово» она стала переходить в настоящие магазины. Пока еще по объему реализации они не конкуренты ручной торговле, но тенденция, как говорят, наметилась.

Попытка идти в магазин охотнее, нежели на базар: во-первых, ближе, а во-вторых, какой-никакой гарант качества продукции. По крайней мере, сюда можно обратиться с претензией или вопросом. Правда, неизвестно, добьешься ли ответа: компетентность продавцов в магазине (не говоря уже о рынке) крайне низка — почти невозможно получить толковую консультацию о взаимозаменяемости деталей, а то и просто узнать об их назначении или принадлежности к той или иной марке. Поэтому перед тем, как отправиться за деталями, загляните в каталог или руководство по ремонту (благо этой литературы в последнее время напечатано достаточно), и вы сэкономите время на поиск нужного узла или механизма.

Теперь подробнее о группах автомобильных запасных частей.

КУЗОВНЫЕ ДЕТАЛИ

Цены на них подскочили по сравнению с 1991 годом в 25—40 раз. Эти детали пользуются повышенным спросом из-за того, что парк неуклонно стареет: купить новую машину абсолютному большинству владельцев пока не на что. В городах чаще стали случаться крупные и мелкие аварии (таково субъективное впечатление), в которых мнутся крылья, капоты и двери. Кузовные запчасти поступают на рынок только с автомобильных заводов. Это надо иметь в виду: «кузовщина» на базаре, да и в магазинах, — большей частью некондиционный товар, то есть детали, не пошедшие на конвейер. Поэтому, например, замена поврежденной двери на новую может оказаться непростой задачей: купленная не встанет в проем, ее придется подгонять, чтобы образовались нормальные зазоры, на новые крылья — навешивать старые водосточные желоба и т. д.

Если у вас нет опыта работы с такими «новыми» деталями, советуем покупать снятые с автомобиля, пусть немного помяте — шпатлевать проще, чем править.

ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ

Цены этих деталей выросли в 30—50 раз по сравнению с тем же 1991 годом. Эта группа наиболее хорошо обеспечена «фирменными» (заводскими) деталями: ни поршни, ни карбюраторы «на коленке» не изготовишь. Не так дороги, как раньше, распределительные валы, поршни, кольца, вкладыши. Всякой мелочевки —

сальников, прокладок, пробочек, тросиков — более чем достаточно, цены на нее значительно снизились. К примеру, год назад цена вкладышей составляла несколько процентов от стоимости двигателя в сборе, сегодня — лишь 0,5 %. Правда, и двигатель подешевел относительно всей машины. Причем заметно выровнялись цены на моторы ВАЗа, УЗАма, МеМЗА, ЗМЗ: все — около 700 и выше долларов США (или 800 тысяч рублей по курсу июля).

По-прежнему в цене карбюраторы, которые повинны, как считают многие, во всех грехах и неполадках мотора: от высокого расхода топлива до потери мощности. Не спешите покупать столь дорогой прибор — гарантии, что с его заменой мотор заработает идеально, вам никто не даст. Попробуйте сначала заменить жиклеры, клапаны, прокладки — ремонт комплектов на рынке хватает. Вновь отрегулируйте прибор, ведь он, по сути, ма-

ПОЧЕМ

ло изнашиваемый и при хорошем уходе должен пережить весь автомобиль.

ТРАНСМИССИЯ

объединяет сложные и дорогие узлы: коробку передач, приводы, задний мост. А цены на них подтверждают сказанное: за два года они выросли в 40—50 раз. Заметно чаще предлагают пятиступенчатые коробки передач для автомобилей ВАЗ, но вдвое дороже обычных, четырехступенчатых. Объясняется это тем, что на пятой передаче можно сэкономить топлива, меньше износ двигателя, слабее шум (хотя, конечно, не вполночь).

КОММЕРЧЕСКИЕ ЦЕНЫ на основные запчасти к легковым автомобилям в Москве

Детали, узлы и агрегаты		ВАЗ								«Москвич»
		2101	2106, 2103	2104	2105	2107	2108	2109		2112
Кузов	крыло	переднее	21,8	20		18,2	18,2	27,3*		13,6
		заднее	22,7	18,2	20	18,2				
	дверь	передняя	27,3	27,3		29,1	31,8	29,1		18,2
		задняя	22,7	22,7	18,2	27,3		27,3		13,6
	панель	передняя	14,6	15,5		15,5		16,4		31,8
		задняя	10,9	13,6		13,6		15,5		9,1
	брызговики с лонжероном в сборе		36,4	40,9		40,9		50		
	капот		27,3	31,8		36,4	45,5	36,4; 45,5*		27,3
	крышка багажника		13,6	14,6	10,9	13,6	18,2	16,4		9,1
	крыша			27,3		36,4	27,3	27,3		13,6
	порог			1,4				1,8		1,4
	пол багажника		7,1	9,1	10,9	9,1		10,9		4,6
	рамка ветрового окна		13,6	13,6		13,6		18,2		9,1
	облицовка радиатора		4,6	5,5	3,6	6,4		4,6		5,5
	бампер	передний	18,2	22,7		36,4	40,9	63,6		27,3
		задний	18,2	22,7		31,8	31,8	54,6		27,3
Двигатель	стекло	ветровое			18,2			22,7		22,7
		заднее			7,3			8,2		9,1
		опускное			10,9			2,7		1,8
	уплотнитель	ветр. окна		5,0				7,0		4,0
		багажника				3,6				
		дверей				7,3				
	в сборе		550	650		600	650	650-700		480
	блок цилиндров		227	272		227	272	272		182
	головка цилиндров				50			63,6		45,5
	распределительный вал				6,4			9,1		6,4
	комплект клапанов				7,3			9,1		5,5
	коленчатый вал		59,1	68,2		54,6	68,2	63,6		45,5
	комплект вкладышей					1,8				
	поршни			7,3				7,3		6,11
				8,2				9,1		8,2
	комплект колец			6,4				7,3		4,6
Трансмиссия	бензонасос			6,4				6,8		6,4
	масляный насос			10,0				10,9		9,1
	прокладка головки			0,9				1,0		0,7
	карбюратор	«Солекс»			50					
		«Озон»			34,6					
	ремонт. комплект карбюратора				1					
	цепь, зубчатый ремень		7,3—9,1		3,6	9,1		4,6		7,3
	радиатор			40,9				45,5		36,4
	водяной насос			2,7				1,8		2,3
	термостат			5,5				7,3		6,4
	патрубки системы охлаждения				1,4—2,3					
	фильтр	масляный			0,9					
		воздушный			1,4					1,6
	глушитель («резонатор»)			9,1				10,9		7,3
	приемная труба			4,6				5,5		3,6
	ведомый диск сцепления			15,5				18,2		18,2
	«корзина» сцепления			27,3				31,8		27,3
	коробка передач		227 (4-ступ.)	382 (5-ступ.)				400 (5-ступ.)		209
	первичный вал			27,3						
	синхронизатор			5,5				7,3		2,7
	эластичная муфта			1,8						
	подвесной подшипник			2,7						

МЕХАНИЗМЫ УПРАВЛЕНИЯ

От их исправности и надежности в большей степени, чем от других узлов, зависит безопасность. Всякая самодельщина чревата серьезными неприятностями. Поэтому, помучившись с кооперативными манжетами задних тормозных цилиндров, которые текут после ремонта уже через 1000 км пробега, автолюбители покупают цилиндр в сборе. Только этим можно объяснить высокий рост цен — 50—60 раз в сравнении с 1991-м.

Как и прежде, обращаем внимание на легко распознаваемые по виду изделия кустарного производства: тормозные колодки, разборные и регулируемые шарниры наконечников рулевых тяг. Даже если они дешевле — не берите, в критический момент подведут!

ПОДВЕСКА КОЛЕС

— группа деталей, в которую активнее всего вносят конструкторские изменения различные производители. В продаже появились отечественные газонаполненные амортизаторы, пружины с иным, чем у штатных, диаметром прутка или увеличенным количеством витков, долговечные шаровые опоры, литые колеса, усиленные рычаги. А пророст цены — 30—40-кратный к уровню 1991 года. Примечательно, что намного подешевели детали, которые быстро выходят из строя: шаровые опоры, рычаги, сайлентблоки. Поэтому

на июль 1993 г. в долларах США (один доллар стоил 1100 рублей)

Детали, узлы и агрегаты		ВАЗ							"Москвич" 21412
		2101	2106, 2103	2104	2105	2107	2108	2109	
Подвески колес	крестовина с подшипником		0,9				—	—	
	задний мост в сборе		182				91	82	
	главная передача (редуктор)		82				—	—	
	приводы передних колес (1 шт.)		63,6				68,2	31,8	
	полуось		29,1				—	—	
	амортизатор		1,8—2,3				—	1,8	
	телескопическая стойка	передняя	—				13,6	27,3	
		задняя	—				7,3	—	
	шаровая опора		0,6—0,7				0,9	0,7	
	ступица колеса	передняя	4,6				6,4	3,6	
		задняя	—				5,5	2,7	
	подшипник ступицы колеса	передней	3,6				4,6	5,5	
		задней	0,45				4,6	4,6	
	рычаг передней подвески		1,8				1,4	0,9	
	стабилизатор		1,4				0,9	1,8	
	комплект реактивных штанг		18,2				2,7	—	
	Механизмы управления	пружина	передняя	5,5				6,4	8,2
		задняя	6,4				7,3	5,5	
комплект сайлентблоков			2,7				—	—	
поперечина передней подвески			15,5				—	13,6	
диск колеса				6,4				9,1	
шина				10,9—16,4					
камера				1,8					
главный тормозной цилиндр		7,3		6,4			9,1	5,5	
тормозной цилиндр задний			1,8			2,3		1,4	
суппорт в сборе				27,3			31,8	5,5	
Электрооборудование	пер. тормозные цилиндры, внутр., нар.		1,8—2,7				—	—	
	вакуумный усилитель		18,2		18,2		27,3	22,7	
	тормозной диск			5			5,5	2,7	
	тормозной барабан			15,5			18,2	13,6	
	тормозной шланг			1,2			1,4	0,9	
	тормозные колодки	передние		1,4			2,7	1,8	
		задние		4,6			5,5	3,6	
	рулевой механизм			36			36	8	
	рулевой вал		36,4		40,9		36,4	13,6	
	рулевое колесо		18,2		22,7	27,3	22,7	18,2	
	рулевые тяги (комплект)			18,2			5,0	3,1	
	генератор				22,7				
	стартер			31,8			36,4	27,3	
	распределитель			10,9			13,6	10,9	
	фары	1,8	5,5 (4 шт.)		10,9		13,6	11,8	
	задний фонарь	2,0	2,7		7,2		7,7	3,6	
	аккумулятор			22,7—27,3 (отечественный)					
ремень генератора			0,7			0,9	0,9		
свеча зажигания			0,45 (отечественная)						
	пучок проводов	передний			3,6				
		задний			2,7				
	высоковольтные провода			1,8			4,6	1,4	
	катушка зажигания			5,5			7,3	6,4	
	крышка распределителя			0,7			1,1	0,9	
	"бегунок"			0,45			0,7	0,45	
	переключатели			1,8			0,45	0,45	
	лампа фары			2,3 (галогенная)					
	замок зажигания			9,1			10,9	10,9	

* Длинное крыло (капот)

ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

В этой группе самые дорогие — стартер, генератор, распределитель, фара (исключая аккумулятор) — ремонтируемые. Поэтому не спешите бросить старые узлы — их можно восстановить. Разбитое стекло фары легко заменить новым, посадив на герметик, а оторвавшийся провод в роторе генератора — припаять. Если мотор не заводится или «троит», не стоит сразу бежать за новыми высоковольтными проводами — они могут оказаться хуже «родных».

Как соотносится стоимость запчастей по маркам машин?

Цены на детали к автомобилям ВАЗ примем за базовые, чтобы, ориентируясь по ним, говорить о других. Самые дешевые запчасти в Москве — к автомобилю АЗЛК-2141. Не только потому, что его детали изготавливают, но и потому, что «Москвич» сегодня приобретают люди с меньшим достатком, чем владельцы «Жигулей». По своей покупательной способности они ближе к хозяевам ижевских машин. Не будем забывать и про такую черту рыночной экономики: чем быстрее оборот товара, тем он дешевле. Запчасти «сорок первого» не залеживаются: ломаются и меняются быстро.

Подорожали запчасти к легковым машинам ГАЗа: автомобили госсектора быстро приватизируются — и служебные, и такси. Пробеги этих машин обычно велики, поэтому высокая потребность в запасных частях, что обусловило высокие цены — примерно в 1,5 раза выше, чем аналогичных деталей «Жигулей».

Даже «Таврия» с ее дефицитным ассортиментом уступает лидерство ГАЗу, хотя детали этой машины в 1,2—1,4 раза дороже «жигулевских». Впрочем, это не относится к ГАЗ-968: запчасти для него дешевле, чем для «Таврии» и даже «Жигулей». Вероятно, еще не иссяк источник поступления частей на рынок из гаражей запасливых владельцев.

Начинает формироваться рынок запчастей для иномарок. Пока он очень скуден (валютные магазины в расчет не берем) и, конечно, дорог; ассортимент почти исчерпывается фарами и задними фонарями. Все же мы предполагаем, что насыщение рынка деталями иномарок, для начала с автомобильных свалок Европы и Японии, — дело ближайшего будущего.

Есть еще один источник приобретения запасных частей — это автосервис. Увы, методы и стиль его работы остались прежними. Услуги по ремонту стали непомерно дорогими, порой не по карману даже состоятельным гражданам. Фирменный сервис — только для очень богатых людей. Это касается и станций обслуживания для иномарок.

Динамику роста цен мы определяли в рублях, а в таблице намеренно пересчитали в доллары США: так будет проще ориентироваться на рынке по истечению определенного времени. По нашим данным, за прошлый год цены на запчасти в пересчете на доллары увеличились ненамного — на два-три процента. Полагаем, что до будущей весны они удержатся на уровне прошедшего лета. А продавать детали будут, конечно, за рубли — с учетом инфляции.

В. СУББОТИН

ПОБЕДИТЕЛИ "ПОТЕРЕЙ-93"



2. Алексей Егоров (пос. Бежаницы, Псковская обл.) — ВАЗ-2105.

3. Ольга Казанина (г. Анапа) — ВАЗ-2106.

4. Галина Семикова (пос. Усть-Нера, Рес. Саха) ВАЗ-1111 "Ока".

5. Николай Махвич (х. Логовский, Волгоградская обл.) — мотоллер "Муравей".

6. Владимир Фомин (пос. Чистые Боры, Костромская обл.) — мотоцикл "Тула".

7. Анатолий Дубровский (пос. Октябрьский, Краснодарский край) — приз торгового Дома "За рулем".

Из 100 финалистов 10 — выиграли автокомпрессоры, 10 — ох-

рannую сигнализацию, 10 — ножные насосы; 30 человек получили в качестве приза подписку на журнал "За рулем" на 1-е полугодие 1994 г. и 40 — "Автокаталог-93" "Все автомобили мира".

Редакция выражает искреннюю благодарность всем, кто оказал помощь в проведении лотереи "За рулем", в первую очередь фирме "Ниссан Трейдинг", Волжскому автозаводу, "ЛогоВАЗу", Тульскому машиностроительному заводу, торговому Дому "За рулем", предоставившим призы для награждения победителей.

"Лотерея-93" финишировала, "Лотерея-94" выходит на старт! Следите за информацией в журнале.



Взгляните на эти снимки и попробуйте вспомнить, о чем вы подумали, когда прочитали в журнале сообщение о первой бесплатной лотерее для подписчиков "За рулем". Полагаем, кому-то оно показалось не стоящим внимания (знаем, мол, эти лотереи — все известно заранее). Последних на удивление оказалось немало, потому что в редакцию из ожидавшихся 700—800 тысяч поступило только 392 тысячи купонов-заявок на участие, хотя и это, согласитесь, не так уж мало.

А дальше пошла лотерейная кутерьма, потребовавшая большого напряжения жюри и... лототрона, специально изготовленного по этому случаю.

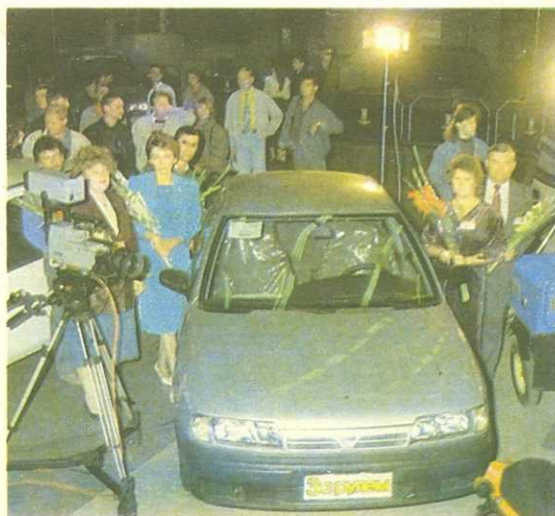
В начале из каждой партии в 10 тысяч купонов разыгрывалось сто, получавших доступ к следующему этапу, где из 3920 соискателей призов определялись 100 финалистов и 7 суперфиналистов. Последние и должны были разыграть главные призы лотереи и среди них — четыре автомобиля.

4 августа (это было показано в вечерней информационной программе "Останкино") стали известны семь счастливиц, кому фортуна открывала путь к обладанию заветными призами.

В один из дней работы "Мотор-шоу-93" во Всероссийском выставочном центре (фото в центре) состоялся розыгрыш главных призов — и первого из них — автомобиля "Ниссан-Примера", который красовался на подиуме при входе в павильон Международного автосалона. На фото (внизу) "Ниссан", совершивший долгий путь до Москвы, уже обрел своего хозяина — Екатерину Вербенку из Улан-Удэ (она — справа от автомобиля). Еще три суперфиналиста стали обладателями автомобилей ВАЗ-2105 и "Ока", которые пожаловал для награждения победителей Волжский автозавод, и ВАЗ-2106, предоставленный "ЛогоВАЗом".

А теперь назовем имена победителей.

1. Екатерина Вербенко (г. Улан-Удэ) — "Ниссан-Примера".



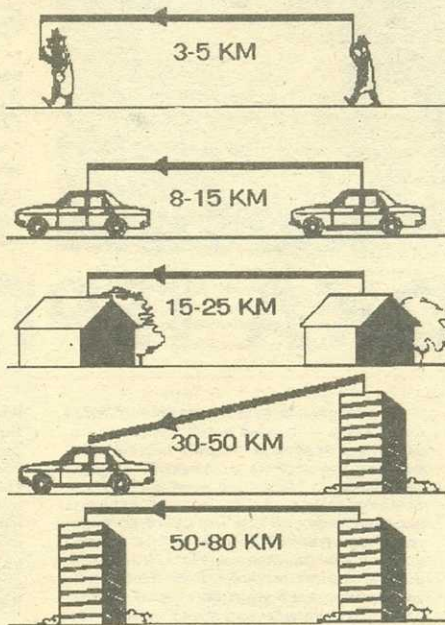
СИ-БИ — РАДИОСВЯЗЬ ДЛЯ ВСЕХ CB RADIO

Си-Би — это сокращенные расстояния и сэкономленное время!

Си-Би — сокращенное название гражданского диапазона радиосвязи. Пользоваться станцией, работающей в этом диапазоне, очень просто — справится даже ребенок. Да и стоимость аппаратуры — в десятки, сотни и тысячи раз меньше, чем у той, которой пользуются профессионалы. Однако низкие цены — не преграда для радиоволн. Радиостанции и антенны российско-британской фирмы "Промед" позволяют установить надежную связь на больших расстояниях. Вгляните на рисунок! Есть маленькие легкие радиостанции — их можно носить с собой хоть целый день. Вы сможете поговорить со своим приятелем, коллегой, который находится в нескольких километрах от вас. Но самая большая дальность у стационарных радиостанций, антенна которых установлена на возвышении (доме, холме, дереве и т.п.)

О радиосвязи для автомобилистов нужно сказать особо. Если вы двигаетесь колонной, как сообщить водителям других машин об изменении маршрута, опасностях на дороге? Только по радио. На радиотелефон сложно получить разрешение. А бронировать канал у коммерческих предприятий связи? Это очень дорого. Самый простой выход — Си-Би-радио.

Фермер с помощью Си-Би сможет связаться с домом из кабины трактора. А как нужна оперативная связь бизнесме-



нам! Лесники и охотники, рыбаки на берегу и в лодках, люди самых разных профессий наверняка быстро оценят выгоду, которую можно извлечь из радиосвязи. Стоит только один раз попробовать Си-Би-связь в деле — и вы уже от нее не откажетесь.

Не будем больше говорить о профессиональных интересах. Заметим лишь, что радиосвязь — это просто любопытно. Это — удовольствие от общения с родными и близкими.

Раньше в нашей стране простые граждане не могли пользоваться радиосвязью, зато теперь это разрешено, и мы предлагаем выбрать из широкой гаммы моделей наиболее подходящую вам систему. Специалисты фирмы "Промед" с удовольствием дадут консультации и, если необходимо, смонтируют аппаратуру в любой точке СНГ, в доме, офисе, автомобиле или на яхте. Впрочем, радиостанцию на машину автолюбитель сможет установить самостоятельно — это очень просто.

Оборудование Си-Би-связи разработано на основе новейших достижений электронной и радиопромышленности ведущими западными фирмами. Аппаратура надежна, но наша фирма "Промед" предоставит гарантию на 12 месяцев, может обеспечить обслуживание и по истечении этого срока.

На складе российско-британской фирмы "Промед" в Москве всегда есть радиостанции, антенны, адаптеры и другое необходимое оборудование. Цены — самые низкие.

СИ-БИ-РАДИО — ЭТО УСПЕХ В ДЕЛАХ!



CAR ALARM

Российско-Британская фирма "Промед" продает, устанавливает и обслуживает автомобильные охранные системы.

АВТОМОБИЛЬНЫЕ ОХРАННЫЕ СИСТЕМЫ (автосторожа)
фирмы SPARKRITE (Великобритания):

- можно установить на автомобиль любой марки;
- позволяют с расстояния нескольких метров запирают и отпирать замки дверей автомобиля, включать и отключать дежурный режим сигнализации (выключатель смонтирован в брелоке для ключей, количество кодов — 4 млн.);
- снабжены ультразвуковыми датчиками, реагирующими на проникновение посторонних в салон машины;
- подают сигнал тревоги при изменении положения кузова, ударах, толчках;
- срабатывают при падении напряжения в бортовой электросети;
- укомплектованы мощной сиреной и световой сигнализацией дежурного режима.



Государственный
сертификат качества
Великобритании

Товары со склада в Москве. Форма оплаты — любая.
123436, Москва, ул. Пехотная, д. 3, стр. 10, Российско-Британское ТОО "Промед".
Телефон (095) 148-55-57, факс (095) 145-54-22, 943-00-46.
ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ!



ПОКА ТЕРПЛЮ

— Мое «горе», — начал Сергей Сергеевич, хозяин зеленого «Москвича», — сошло с конвейера в феврале 1993 года. Сейчас на спидометре семь тысяч, а впечатлений столько, сколько на других за семьдесят не набиралось.

У меня это не первая машина. Были «запоры», ВАЗ-2101, потом «Нива», снова «ноль первый». На чем только не ездил...

Вы ведь не будете спорить, что шедевры создают гении? В том числе «гением советского народа» — я это говорю без иронии: право, очень хорошо, например, был мой самый первый «жигуленок»! Понятно, конструкцию итальянцы сработали. Но мой «сорок первый» тоже шедевр. Каким же гением он создан?

Пытаюсь понять это, просматривая записи в блокноте. Судите сами.

Первая пометка «500» — стало быть, на пятистом километре по счетчику. «Отказал указатель температуры охлаждающей жидкости». Да, с тех пор он все в том же состоянии — то работает, то нет. Видно, где-то в цепи ненадежный контакт. Скажете, не смертельно — и не с такими дефектами ездим. Конечно, но машина-то новехонькая...

Через каких-то 100 километров новое явление. Мотор работал, прогреваясь, на холостом ходу. Я отвлекся на пару минут, гляжу, стрелка указателя температуры чуть не согнулась, достигнув края шкалы. Перегрев! Заклинил термостат? Радиатор проверю — точно, он холодный, оттого и вентилятор не включился. Когда двигатель остыл, термостат поправился. Больше такого не случилось, но веры в светлое будущее с «Москвичом» у меня побавилось: вдруг это все-таки повторится, да вдобавок откажет указатель! Недолго и мотор покалечить.

К сожалению, нечем успокоить Сергея Сергеевича — скорее всего, случай повторится. На первом и втором нашем «Москвиче» термостаты отказывали в дороге — главный клапан заклинивало в закрытом положении, что заставляло жидкость циркулировать по малому кругу до перегрева двигателя. В первом случае прибор пришлось снять, слив жидкость, и зафиксировать клапан в открытом положении, засунув под него винт. Во втором — ударами по корпусу заставили клапан открыться. Не дожидаясь повторения неприятности, термостат заменили, тем более что его корпус был сильно помят вследствие «ремонта».

600: отказ сигнального устройства тормозов. Время от времени стала загораться красная лампа: нет, мол, давления в одном из двух контуров.

Много раз прокачивал систему строго по инструкции — толку мало, лампочка гасла, но ненадолго. Потом лампе «надело» — она загораться перестала, дефект устранился как бы сам. Только я с детства не люблю таких историй, когда что-то происходит, а ты причины не знаешь.

И это явление нам хорошо знакомо. В обоих редакционных автомобилях, как и у большинства владельцев «сорок первых», такое бывало не раз. Сначала, как обычно, думаешь, что из системы где-то выходит жидкость: тщательно осматриваешь тормозные механизмы и соединения трубопроводов. Не обнаружив течи, «гасишь» лампочку, выпускаешь часть жидкости. Для этого достаточно чуть-чуть отвернуть трубку одного и, если потребуется, другого контура от главного тормозного цилиндра (поршень сигнального устройства при этом перемещается из одного крайнего положения в другое и, когда достиг-

Позвонил наш давний автор Э. Коноп: его сослуживец (кстати, постоянный читатель журнала) недавно купил «Москвич-2141» и хочет поделиться своими наблюдениями. Он инженер, опытный и, что называется, рукастый автолюбитель. Мы познакомились, осмотрели его машину. Беседа владельца с нашим редактором Б. Синельниковым, проводившим ранее эксплуатационные испытания «Москвича-2141» и -2142 (его комментарии выделены в тексте), полагаем, будет интересна читателям. Фамилию и номер машины гость просил не называть, чтобы не попасть в немилость на гарантийной станции, куда ему, видимо, все-таки придется обращаться.

нет середины, выключает лампочку). Неудобство в том, что работать приходится вдвоем — помощник медленно нажимает на педаль, а вы в момент выключения лампы (иначе операцию придется повторить, теряя жидкость) должны завернуть гайку трубки. Небольшая потеря жидкости — плата за простоту: не надо снимать колеса, чтобы воспользоваться штуцером на рабочих цилиндрах.

Ну а причиной срабатывания сигнализатора может быть и небольшая утечка жидкости [все соединения уплотнены резиновыми манжетами низкого качества], и нередко «настроение» самого прибора. Поэтому, если тормоза действуют нормально, уровень жидкости в бачке понизился незначительно, не видно ее потеков и следов на асфальте, лучше погасить лампу, выпустив жидкость, чем отключить ее: вдруг в самом деле появится опасная течь из-за разрушения одного контура.

2000. По вашему совету (в разговоре по телефону) снял для ревизии приводы колес. Чего опасались, на то нарвались: в ШРУСах (шарнирах равных угловых скоростей) не было смазки, за исключением одного, в который, правда, ее набили столько, что аж полезла из-под чехла.

Притом хомутики здесь, как, впрочем, и во всей машине, очень хилые. Я вспомнил, как дворники крепят шланг к водопроводной трубе, и воспользовался толстой, миллиметра два, медной проволокой. Получилось куда надежнее.

Наш совет продиктовала вторая машина — в новом приводе (вале с двумя шарнирами), взятом для замены вышедшего

из строя после 51 000 км, оказалась лишь треть положенного количества смазки. Причем на шарик не попало ни капли. По-настоящему, что на автомобиле такой узел проработал бы недолго. [Может быть, и в шарнире у нашего гостя смазка полезла из-под чехла, а между шариками не попала].

Кстати, найти в продаже специальную смазку для ШРУСов (она так и называется) непросто. Неужели из-за этого ее экономят на заводе? За неимением нужной смазки автолюбители набивают шарниры «Литолом-24».

Еще раньше, километров через пятьсот, убедился, что владельцы «москвичей» правы, когда шутят: на этой машине лужи глубиной больше миллиметра преодолевать не рекомендуется. Распределитель зажигания расположен очень низко и от брызг не защищен. Поглядел, как выходят из положения другие: один наплавляет на распределитель полиэтиленовый пакет, другой — медицинскую перчатку (очень красиво получается!). Я пока в поиске — ведь что хорошо летом, то плохо зимой.

Впрочем, о распределителе-то все знают, а вот мой «этюд с бензобаком»... В тот незабываемый день решил впервые заполнить бак «под завязку». Залил одну канистру, вторую, собрался приступить к третьей — сколько же в него входит? Глядя, а под машиной — громадная бензиновая лужа. Наклонился: там, внизу, струя, да какая! Что произошло, сейчас объясню. Сверху на баке закреплена крышка-фланец с датчиком уровня и бензоприемной трубкой. Кто-то из заводских рационализаторов упростил ее крепление: сделал кольцо с байонетным зажимом и резиновой прокладкой. У меня она оказалась небезостойкой: разбухла и выплезла. И лей в бак, сколько хочешь, хоть десять канистр, все «войдет». Счастье, что никто рядом не курил...

Парочка колоритных штрихов насчет качества сборки. В конце шестой тысячи отвалилась педаль газа, причем не одна, а за компанию с кронштейном. Оказалось, на шпильках крепления резбу сорвали при сборке машины. Странно еще, что узел так долго продержался.

На седьмой тысяче, случайно заглянув под приборный щиток, понял, почему приборы временами работают нечетко. Целый пучок «массовых» проводов не закреплен, где положено, а просто наброшен на крючок для открывания капота. Во умельцы!

Другие дефекты тоже с пробегом не связаны — они докучают с первого дня. Например, вибрации. При торможении «трясется» одно из передних колес, скорее всего из-за большого осевого биения тормозного диска, потому что колебания ощущаются на педали тормоза.

На скорости выше 90 км/ч тряску вызывает заднее правое колесо. Наверное, отбалансированное на заводе: грузики-то есть. Но вот и здесь «ноу-хау»: при снятом колесе ступица миглом поворачивается одним и тем же (тяжелым) местом вниз. То есть сама создает дисбаланс.

При этих вибрациях время от времени входит в резонанс вся «торпеда» с приборами, болтается с амплитудой в 2—3 сантиметра!

Есть режимы, на которых капот «хлопает» так, что вот-вот улетит. Думаю, раз-

меры и вес вошли в противоречие с жесткостью самой детали и ее креплений.

Но и тот агрегат, что под капотом, тоже мучает постоянно. Понимаю, формально АЗЛК за него не в ответе: это вполне законченное уфимское произведение, почти заграничное. Течет маслице из-под всех уплотнений, а особенно — по прокладке картера. Что интересно: там стоят винты под отвертку, наверное, чтобы подтягивать было неудобнее. Я с таким решением не согласился и заменил винты на болтики под ключ.

Двигатель любит детонировать, причем на всех режимах. Чего я только не делал, но добиться работы не то чтобы совсем без детонации, а хотя бы терпимой, не удалось. Конечно, можно снизить степень сжатия тем или иным способом, но ведь мощность, которой и так мало, теперь не хочется.

Думаю, что эта неприятность вызвана распределителем зажигания: его центробежный и вакуумный автоматы работают не так, как должно. К сожалению, проверить это ни на одной СТО невозможно: подтвердить или опровергнуть такой диагноз можно, лишь позаимствовав регулятор у нормально работающего двигателя.

Еще дальше. Вот и отметка «6000»: потек «Тосола». И опять причина — прокладные вибрации. Слишком велики они у многих деталей, оказавшихся по воле (вернее, небрежности) конструкторов в опасной близости. На этот раз острая крошка воздуховода прогрызла стенку левого пластмассового бачка радиатора, а вскоре и сам воздуховод пострадал от крыльчатки вентилятора.

Трос сцепления касался корпуса воздушного фильтра и мало-помалу проел его стенку насквозь. А однажды из-под капота сильно запахло бензином: оказывается, фильтр тонкой очистки топлива протерся о хомут соседнего шланга системы охлаждения.

Опять-таки на шестой тысяче перестал работать замок двери водителя: соскочила пружинка. Боюсь, тоже от вибраций. При ремонте увидел, что замки сухие — очевидно, на заводе очень экономят смазку, не только для ШРУСов.

Тогда же заметил, что толстый силовой провод («плюсовой») вблизи катушки зажигания и картера сцепления трется о железки и вот-вот может «коротнуть»... Защитил эти места, надев на провод диэлектрическую трубку, разрезанную вдоль.

Набравшись такого опыта, быстро обнаружил, что и шланг для подвода жидкости к «печке» задевает о картер сцепления. Хомутиком подтянул его к воздушному фильтру.

Попутно заметил, что шланги успели покрыться трещинами. Да и дверные уплотнители выглядят не лучше.

Диагу даю, отчего это в огромном моторном отсеке шлангам и проводам оказалось так тесно! Но, как говорится, не шлангом единым... Посмотрим, чем «порадовали» крупные агрегаты. Вот: в коробке передач очень туго включается вторая, особенно когда машина не прогрета, и совсем плохо — задняя. А что касается пресловутой пятой, то я от многих слышал да и читал, что эта пара долго работать не может, кончается. Поэтому я ею почти не пользуюсь.

Мнение, что пятой передачей пользоваться опасно, возникло в первый год выпуска «сорок первого». Тогда действительно случалось: шестерня пятой передачи приваривалась к валу. Причиной было «масляное голодание». Конструкторы путем небольшого изменения увеличили подачу масла под шестерню, и этот дефект исчез. Правда, чтобы быть совершенно спокойным, масло в коробку лучше заливать не до нижнего края контрольного отверстия (оно же заливное), а до верхнего, то есть примерно на пол-литра больше. Мы так делали на обих испытывавшихся машинах и претензий к пятой передаче не имели, хотя пользовались ею всегда.

Высказывание же Сергея Сергеевича показывает, как легко надолго скомпрометировать машину даже «детскими болезнями» (так называют дефекты в начале производства, подчеркивая их неизбежность).

Думаю, для первых семи тысяч километров замечаний (а здесь, увы, не все) больше чем достаточно. И теперь езджу по принципу: то ли еще будет!

Обращался ли на гарантийную станцию? Нет, не хочу терять время и нервы. Товарищ съездил и долго жалел: с чем утром прибыл, с тем вечером и уехал. Пока можно терпеть, терплю...

Как показывают письма, беседы с владельцами «сорок первых», наш собственный опыт, так терпит не один Сергей Сергеевич. Конечно, можно облегчить тяготы автолюбителей — подсказать, где и когда их подстерегают наиболее вероятные дефекты, посоветовать, как подстраховаться или устранить неисправность. Мы стараемся делать это и в сегодняшнем, и в других наших материалах. Но старается ли в свою очередь завод избавить автомобиль от репутации насупленного спроектированного и кое-как сделанного!

Столь неелестная оценка сопутствует «сорок первому» с тех пор, как он начал сходить с конвейера, и по сей день. Одно перечисление дефектов нового (!) автомобиля на нескольких страницах у кого хочешь отобьет охоту связываться с продукцией АЗЛК — даже если предположить, что нашему гостю достался особенно скверный, суперхалтурный экземпляр. А сколько Сергеев Сергеевичей, ругаясь про себя и вслух, теряют время и силы на «доводку» бесценной покупки! Ведь только после этого «сорок первый» становится машиной, способной выполнять, и неплохо, свое назначение, в чем мы убедились на своем опыте. Чем ответит завод на недоумение, раздражение, возмущение покупателей: реальными мерами для улучшения качества изготовления машины или, как до сих пор, «бумажными»!

Фото В. Князева

ЖАРКИЕ ПЕСКИ КАРАКУМОВ

Шестьдесят лет назад, 30 сентября 1933 года в 15 часов 45 минут, колонна участников невиданного по тем временам испытательного автопробега финишировала при большом стечении людей в столичном парке культуры и отдыха. Отсюда они и стартовали 6 июля на 23 автомобилях, из которых 19 были отечественного производства. Все 23 машины вернулись в Москву, все выдержали.

Без преувеличений, тогда это было одним из главных событий. За ходом пробега по газетам и радио следили стар и млад. На освещение его центральные газеты отрядили своих ведущих репортеров, а кинохроника — лучшего оператора Романа Кармена. Да и могло ли быть иначе: ведь в пробе испытывали первые серийные автомобили двух автогигантов, которыми так гордилась страна, — ГАЗа и АМО. Предстояло также сопоставить качества трех равных по конструкции трехосных моделей в тяжелых дорожных условиях, дать сравнительную оценку самовытаскивателям, съемным гусеницам «Оверолл», широкопрофильным шинам, различным воздушным фильтрам. Не в последнюю очередь автопробег нес и агитационную нагрузку, пропагандируя достижения социалистической индустриализации, успехи политиче-



ского строя, претендовавшего на роль самого прогрессивного.

Рейд испытателей действительно стал событием в довоенной летописи страны, завоевал право на место в нашей памяти. Маршрут пробега прошел через 19 республик, краев и областей, пересек среднеазиатские пустыни, в том числе Каракумы, и поэтому за ним закрепилось название

Каракумского. Из более чем 80 его участников до шестидесятилетнего юбилея этого события дожили немногие — Г. Гордеев, Л. Косткин, В. Карпенко. С их помощью редакция собрала документальные снимки, которые передают дух пробега, оставившего заметный след в истории отечественного автомобилестроения.



Автомобили ГАЗ-А (№ 1 — водитель В. Воинов) на «сверхбаллонах» в сыпучих песках имели безусловное преимущество перед теми же машинами на серийных узких шинах (автомобиль № 5). В пробе испытывались и покрышки из только что освоенного нашей химической промышленностью синтетического каучука.

На пробках радиаторов — вымпелы Московского автомобильного клуба (МАК), под флагом которого шел пробег.

Автомобили участников перед стартом в Москве 6 июля 1933 года. В пробе шли 4 грузовика АМО-3 (на переднем плане), 6 грузовиков ГАЗ-АА, 6 легковых машин ГАЗ-А, а также 2 экспериментальные трехоски ГАЗ-ААА, опытная трехоска ГАЗ-НАТИ-30, 3 трехосных грузовика «Форд-Тнicken» и один прошедший капитальный ремонт «Форд-АА» (для сравнения).

Солончаки в Сарыкамшской впадине оказались практически непроходимыми для автомобилей: ведь под их твердой коркой — вязкий гипсовый раствор. Не помогли ни расстеленные под колесами веревочные лестницы, ни резиновые ленты, ни дополнительные 15 ч. с. (человеческих сил), ни самовытаскиватели. Пришлось пойти в обход.

Три автомобиля ГАЗ-А были оснащены опытными широкопрофильными шинами «сверхбаллон» размером 800×250 мм (на снимке) и 800×200 мм, смонтированными на колесах специальной конструкции. Эти шины не зарывались в песок и оставляли на нем отпечаток глубиной всего 4 мм. Рядом с машиной (слева направо): инженеры И. Осипов, Д. Великанов (впоследствии член-корреспондент Академии наук СССР) и Г. Гордеев.

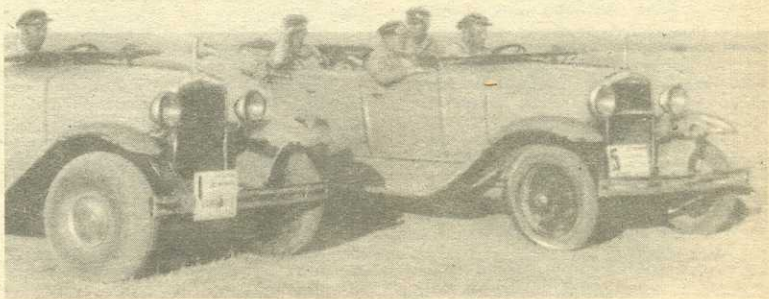


Фото В. Кинеловского, М. Прехнера, Б. Богдана



Экспериментальный ГАЗ-ААА колесной формулы 6×4 под управлением инженера цеха испытаний ГАЗа Н. Ванюкова выезжает на берег Узбоя, старого русла Амударьи. Наравне с этой машиной испытывались трехоски «Форд-Тимкен» и ГАЗ-НАТИ-30.

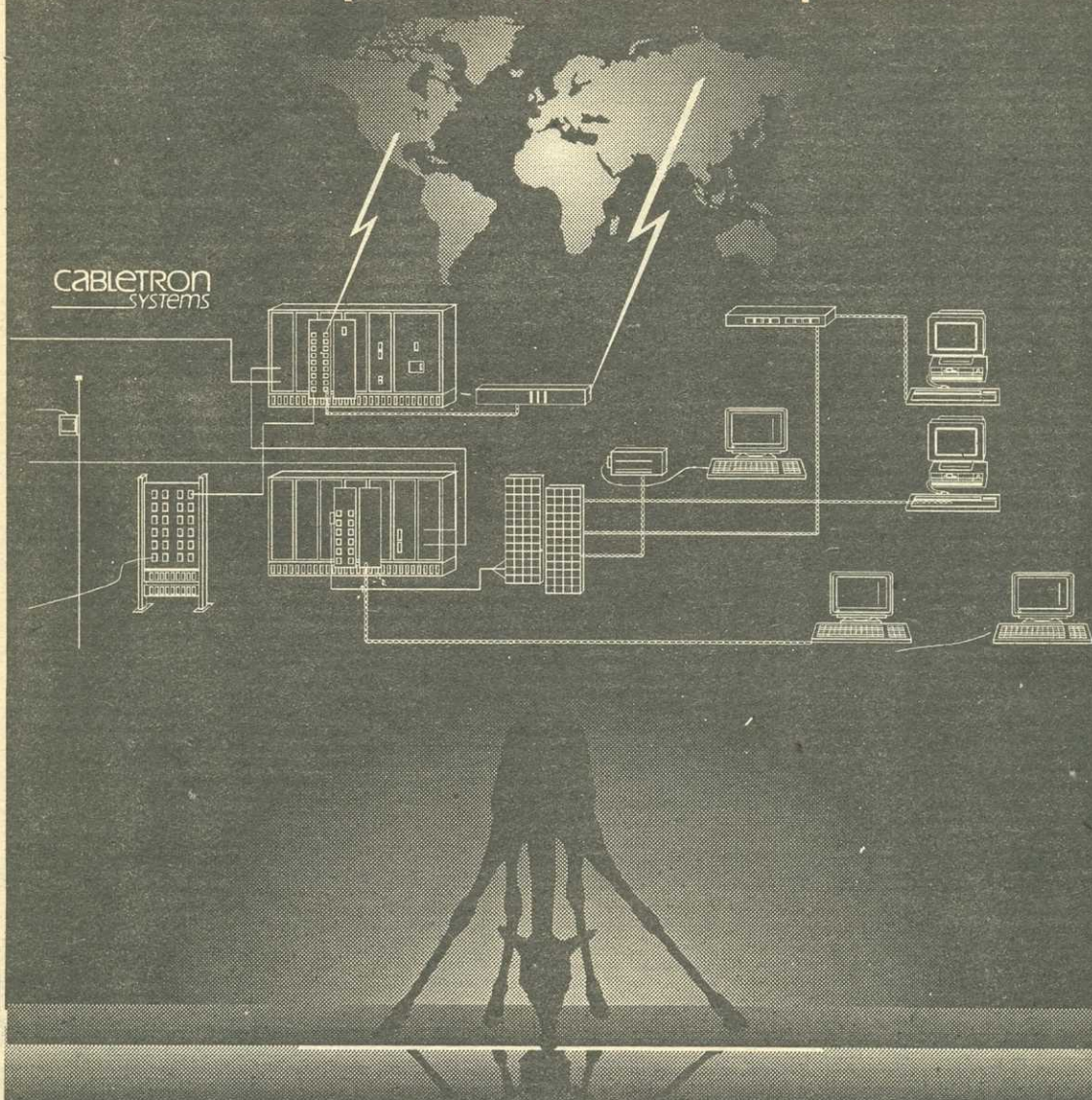


Александр Максимович Мирецкий, командор пробега. По окончании 86-дневной эпопеи он рапортовал руководителям страны: «Советский стандартный автомобиль блестяще сдал технический экзамен на зрелость, выносливость, прочность, доказал, что он может работать в любых условиях любого района нашей необъятной страны». Мирецкий, как и председатель технической комиссии пробега Давид Наумович Эхт, и лучший водитель пробега (шел на ГАЗ-АА) Владимир Павлович Беневоленский, были награждены орденами.

Хлипкие мосты провинциальных дорог, такие, как этот через Клязьму под Гороховцом, еле выдерживали 5 тонн — вес АМО-3 с полной нагрузкой. Только 432 километра из 9500, составлявших маршрут, приходилось на дороги с твердым покрытием. Этот путь участники покрыли за 86 дней. Напоминаем: АМО-3, выпускавшийся в 1931—1933 гг., после модернизации в 1933 году дал начало трехтонке ЗИС-5.



Полный контроль над компьютерной сетью



Jet
infosystems

Компьютерные сети - основа современной системы управления производством. Самые сложные локальные и глобальные сети для крупных предприятий и системы централизованного управления ими предоставит А/О "JET Infosystems".

Самое популярное в Европе сетевое оборудование с поддержкой в Москве.

За дополнительной информацией, каталогом и бесплатной брошюрой обращайтесь:
103006, Москва, а/я 45 тел. (095) 972-1182, факс (095) 972-0791

КОММУТАТОРЫ ИЗ ТИРАСПОЛЯ

Еще не забыто время, когда название этого прибора заставляло вздрагивать владельцев ВАЗ-2108, -2109 первых лет выпуска. Кто мог тогда гарантировать, что он проработает исправно 5000 или хотя бы 1000 километров? Потом появились коммутаторы 3620.3734 иной конструкции, более надежные.

Два-три года назад их делали еще мало, а потребность была велика. Тогда инициативу в выпуске дефицитной продукции подхватили специализированные на электронике предприятия, конверсионные заводы и кооперативы. В ассортименте предлагаемых приборов заметно выделялись по своим техническим и эксплуатационным показателям коммутаторы, выпущенные на базе тираспольского завода «Изолит» (ЗР, 1989, № 8; 1990, № 11). Они были сделаны на основе цифровых микросхем очень прогрессивной тогда конструкции и назывались «цифровые коммутаторы зажигания». Редакция провела долговременные испытания одного из таких приборов и дала ему высокую потребительскую оценку: за два года эксплуатации коммутатор не давал сбоев ни в одном из режимов работы мотора.

Времена меняются: конверсионные предприятия вновь занялись выгодным бизнесом — производством оружия, кооперативы — торговлей. А в Тирасполе выделилось специализированное научно-производственное предприятие — «Бонд-Электроник», продолжающее поиск, разработку и производство на своем уникальном оборудовании надежных коммутаторов и электронных систем зажигания для всех отечественных легковых автомобилей.

Новые типы коммутаторов созданы на базе последнего поколения специализированных микросхем и мощных транзисторов, по новой гибридно-пленочной технологии. Их высокие технические качества проверены ведущими в этой отрасли НПО «Автоэлектроника», ВАОм и МеМЗом.

Электронные изделия из Тирасполя решают теперь и такие задачи: как «приспособить» мотор под низкооктановый бензин А-76 или залитый на трассе суррогат, мало похожий на АИ-92, без снижения степени сжатия или вращения «трамблера» для установки позднего зажигания. Благодаря встроенным в приборы электронным октан-корректорам можно на ходу установить бездетонационный режим работы двигателя.

В арсенале фирмы «Бонд-Элек-

троник» уже сегодня есть цифровой коммутатор зажигания ЦКЗ-1М (фото 1) для автомобилей ВАЗ-2108, -2109, «Таврия» и других, использующих датчик Холла в распределителе зажигания. Кроме перечисленных достоинств, надежности и хороших технических характеристик, отметим его компактность — он в два раза меньше штатного. Вероятно, эти коммутаторы скоро будут использовать ВАЗ для своей программы.

Модификация этого коммутатора — ЦКЗ-1М-ОК (фото 2, 3) со встроенным октан-корректором. Его установка в машине займет всего лишь несколько минут.

А вот совсем новое: цифровой двухканальный коммутатор зажигания ЦКЗ-2К — для малознакомых пока автолюбителям машин с микропроцессорной системой зажигания (часть выпуска ВАЗ-21083, -21093 и -21099). Тираспольцы позаботились о «здоровье» моторов и выпускают ЦКЗ-2К-ОК — тоже двухканальный, но с корректором.

Производители автомобильной электроники не оставили без внимания и владельцев «жигулей», «москвичей», «волг», «запорожцев» — тех, на чьих машинах обычное, классическое зажигание с механическим прерывателем. Для них делают электронную систему зажигания ЭСЗ-2М-ОК (фото 4) — тоже, как ясно из индекса, с октан-корректором. Преимущества ее в том, что она работает стабильно, без изменений параметров, в течение очень длительного периода. Для установки этой системы не требуется вносить какие-либо изменения в схему электрооборудования, как это часто приходится делать при монтаже других. К тому же если использовать катушку зажигания 27.3705 от «восьмерки», то ЭСЗ-2М-ОК обеспечивает на электродах свечи такое же высокое разрядное напряжение, как в бесконтактных системах. А это означает, в свою очередь, хороший пуск мотора зимой, стабильную работу двигателя на обедненных смесях и, конечно, пусть небольшую, но экономию топлива. Эти приборы были опробованы на редакционных автомобилях. Впечатление от эксплуатации подтверждает хорошее качество и высокий технический уровень приборов из Тирасполя.

В последнее время «Бонд-Электроник» решил немного расширить свое электронно-коммутаторное направление. Он создал образцы электронного зажигания для иномарок и отечественных машин с индуктив-



ным датчиком в распределителе, охватив тем самым весь спектр современных систем зажигания. «Бонд-Электроник» изготовил малогабаритное противоугонное средство ЦПУ-2, которое аттестовано НИИ Спецтехники МВД РФ. В устройстве использована специализированная микросхема, благодаря которой сигнализация надежно срабатывает от всех механических датчиков, установленных в дверях, на стеклах, под капотом, багажником. К ЦПУ-2 можно подключить датчик колебаний, радиоканал. Включается охрана кодовым ключом.

Все устройства из Тирасполя защищены патентами, имеют сертификаты качества. Чтобы оградить себя от подделок, производители выпускают изделия с зарегистрированным товарным знаком, который хорошо виден на снимках.

Тем, кто заинтересовался продукцией из Тирасполя, сообщаем координаты НПП «Бонд-Электроник»: 278000, Молдова, г. Тирасполь, ул. Шутова, 7. Тел. 3-19-97; факс 3-52-46; телетайп 315215 «Алмаз».



Еще недавно фургоны ИЖ-2715, получившие это меткое прозвище за характерный силуэт, принадлежали только государственным предприятиям связи, торговли, сферы обслуживания. Теперь они доступны и частникам, будь то фермеры на селе или экспедиторы в городе. Словом, круг потенциальных покупателей «каблук» существенно расширился. Надеемся, их заинтересуют заметки водителя-профессионала **Б. ИВАНОВА** из Зеленограда, не один год работавшего за рулем ижевского фургона.

Первому моему «каблук» было почти шесть лет от роду, когда я сел за его руль, и набегал он к тому времени около 170 тысяч: возраст глубоко пенсионный.

Проследив за жестом начальника колонны, я увидел прижавшуюся к забору сиротинушку, осевшую набок, с дырой в прогнившем крыле, и восторга не испытал. Глаза боятся, а руки делают: через полтора месяца мой «друг» ожил, окреп и был готов к нашим с ним долгим верстам.

За те тридцать тысяч километров, что мы проехали за десять месяцев, серьезных неисправностей было всего две: традиционная поломка «москвичовской» коробки передач и пробитая прокладка головки блока цилиндров. Доливая воду в образовавшуюся эмульсию, мы преодолели оставшиеся до базы сто километров (дело было при возвращении из 1500-километровой командировки). Вот так, кое-что подвинчивая, подкручивая, мы и дожили до расставания.

К сожалению, получать новую машину пришлось не на заводе: автобаза наших смежников перегоняла их из Ижевска к себе в Саратов. После оформления бумаг я попал на склад, где мне предложили выбрать один из выстроившихся рядом «каблук-

КАКОЙ ОН, «КАБЛУЧОК»?

ков». Казалось бы, какая разница — все машины новые и цвета одинакового, светло-бежевого (называется он «Белая лилия»). Но, присмотревшись, заметил, что у доброй трети из двух десятков машин на кузовах — вмятины и сильные «ссадины», содравшие краску до металла. На вопрос, откуда они, кладовщик правдиво ответил, что это следы от тросов, полученные при погрузке или разгрузке. Еще на трети машин красовались битумные пятна. Короче, после недолгого осмотрабрать пришлось почти наугад.

Торопясь заправить машину (и себя) перед ночным перегонем, поставил поводки и щетки, проверил затяжку гаек колес, свет — но, каюсь, пренебрег осмотром машины снизу. И был наказан: на каждой неровности дороги машина странно подпрыгивала и после этого долго клевала носом. Признаюсь, сначала объяснил такое поведение увеличением грузоподъемности — рессоры стали жесткие, сказал я себе, и начал было искать по обочинам старый бордюрный камень для балласта. Но на первой же придорожной эстакаде пришлось констатировать... отсутствие передних амортизаторов. Краска в местах их крепления сохранилась — значит, дефект заводского происхождения, кладовщики на автобазе ни при чем. «Каблук», полученные месяцем позже, тоже оказались без передних амортизаторов. Все эти машины были собраны в июле-августе 1991 года. Не стану пересказывать свои объяснения на сей счет с начальством и коллегами; «чайник» — был самый мягкий из присвоенных мне эпитетов.

Словно стараясь убедить окружающих, что это не так, стал готовить

машину к эксплуатации. За три дня успел промазать препаратом «Мовиль» все стыки кузова, швы и петли, а также усилители на капоте и в дверях фургона (последние, не поленившись, снял). Памятуя об опыте борьбы с коррозией на предыдущей «старушке», снял облицовки фар и радиатора и покрыл их «Мовилем» с внутренней стороны. Впоследствии у ровесников моего «каблук», не прошедших такой обработки, краска с решеток облезла раньше чем через год. Кстати, о лакокрасочном покрытии: незадолго до получения новой машины прочел где-то о «передовом методе» окраски, внедренном заводом-изготовителем. Не знаю, кому пришло в голову лишить детали кузова грунтовки, но уверен, что среди моих коллег, ездящих на ИЖ-2715, нет никого, кому удалось бы пройти

ежегодный техосмотр без окраски всего автомобиля, начиная со второго (!) года эксплуатации. «Спасибо» за новую чудо-краску, не доживающую до второй весны и слезающую буквально лоскутами.

Кое-что упустил и я при подготовке машины. В полу фургона есть большой люк, открыв который получаете доступ к дренажной трубке и датчику уровня бензина. Последний из-за попадавшей туда воды (при мытье или от дождей и снега) вышел из строя на 22-й тысяче пробега, новый же после обработки всех наружных контактов консервантом работал безукоризненно. Возможно, помогло и постеленный в кузове лист линолеума для защиты пола от царапин.

С наступлением первых холодов по салону стал гулять сквознячок, обдавая прохладой ноги и спину, а после дождя в задней части кабины скапливалась вода. Поиски причин ни к чему не привели: дверной уплотнитель выглядел прекрасно, а все щели в стыках между фургоном и кабиной были замазаны шпатлевкой и покрашены. Оставались два способа завершить герметизацию салона: заклей герленом (специальной липкой лентой) довольно широкий промежуток между верхней частью кабины и фургоном, а также набить пропитанным клеем поролоном боковые коробки салона (под креплением ремней безопасности), для чего пришлось снять закрывающие их картонные (?) накладки. Не знаю, какая из этих мер помогла, но воды в салоне не стало, а сквозняки беспокоили лишь при сильно открытых окнах. Кстати, они прекратились, когда поставил на окна полупрозрачные спойлеры. И солнце

летом стало меньше досаждать.

Вспомогательные прожитые с «каблучком» зимы, настойчиво рекомендуя применять утеплитель капота: в машине станет гораздо тише (особенно на больших оборотах двигателя) и теплее. В карманах утеплителя удобно хранить самый необходимый инструмент.

В оборудовании «каблучка» немало того, что устарело, доставляет неудобства при пользовании, ненадежно работает — словом, давно требует усовершенствования или замены. Например центральный переключатель света, расположенный и неудобно, и далеко; вытягивая его тугую рукоятку, то и дело проскакиваете нужное чаще других положенные включенных «габаритов».

Нет изменений и в узле для регулировки наклона спинки сиденья — трудно придумать более неудобный.

Порадовались мы за владельцев нового грузо-пассажирского варианта «каблучка», где появилось освещение кузова и ступенька-подножка на заднем бампере. Сколько раз приходилось, забираясь в кузов, «отмечать» головой или спиной довольно острые края у верхнего кронштейна замка!

Но и на грузо-пассажирском мы не увидели хотя бы простенькой крышечки, закрывающей от грязи и воды скважину замка задней двери: стоит проехать по грязной дороге после дождя или в дождь, как замок буквально заклинивает забившийся в него песок. Промыть же его, не разбирая, крайне трудно. В итоге задняя дверь очень быстро лишается запора, закрываясь лишь на защелку: остается приделывать петли под висячий замок.

А кому не приходилось переставлять на «каблучках» наружные зеркала: расположены они довольно далеко от водителя, на крыльях, и мало способствуют хорошему обзору. Лучше укрепить их на дверцах.

Было бы неправдой утверждать, что в машине ничего не меняется, но польза от иных нововведений выглядит сомнительной.

Так, почитав описание автомобиля, я открыл для себя, что завод-изготовитель поднял его грузо-подъемность до 670 кг. Вместе с колесами пытался выяснить, какие резервы конструкции изыскал завод для повышения грузоподъемности. Двигатель — тот же. Подвеска прежняя, нет и намека на усиление; марка резины осталась прежней. Зато выяснилось, что грузовой тон до полутоны «каблучок» при скорости свыше 45 км/ч начинает сильно раскачиваться из стороны в сторону задней частью кузова, а при скорости свыше 70 км/ч только героические усилия водителя и виртуозная работа рулем могут удержать автомобиль на прямой траектории. Единственное, что помогло уменьшить раскачива-

ние, — укладка груза в кузове буквой «П», перекладной на стенке, разделяющей кузов и салон, хотя сильно мешают выступающие колесные арки. Сколько раз жалел, что их не закрывает скамейка-ящик под крупный инструмент! Рад, что так сделано, наконец, на новой грузо-пассажирской модификации «каблучка».

Думаю, с увеличением грузо-подъемности завод явно переборщил, но на триста-четыре тысячи килограммов груза мощности уфимского мотора, проверенного долгими годами эксплуатации, вполне хватает. К тому же терпеливый УЗАМ-412 вполне лояльно относится почти к любому сорту масла и даже к временной его нехватке. Не раз проезжал сто-двести километров до дома, когда в картере не хватало литра, а то и полутора до нормы: обходилось без последствий.

В разговорах с водителями ИЖ-2715 нередко слышал, что карбюратор ДААЗ с электромагнитным клапаном и другими устройствами слишком сложен и по конструкции и в обслуживании для такой простой машины и давно знакомого мотора. (Напомним, что усложнение карбюратора вызвано прежде всего необходимостью уменьшить токсичность отработавших газов — ред.)

Порадовался было необслуживаемому («белому») аккумулятору. Жаль, что через два года он после небольшой аварии, внешне на нем не отразившейся, вышел из строя.

Слабоваты (конструктивно или из-за качества металла) оказались новые колеса (диски). Без особенной перегрузки машины при езде по обычным (более или менее ровным) дорогам три диска из пяти просто лопнули совершенно неожиданно, причем не по шву, а по гребню. Произошло это на 15-й, 22-й и 28-й тысячах пробега. А поставленные взамен колеса от списанного «Москвича» нормально работали, несмотря на усталость металла и небольшую коррозию.

Сдается, что мой фургон вел себя тем лучше, чем сложнее оказывались дорожные условия. Довольно тягловитый мотор УЗАМ много раз вытаскивал нас из грязных луж, помогал перебраться через поле во время весенней распутицы, терпеливо гудел на крутых склонах — короче, показал себя с самой лучшей стороны. Пользовался я простым, но надежным средством преодолеть раскисшие участки бездорожья: снижал до предела давление в шинах. Впрочем, этот способ нельзя назвать новинкой для водителей, как и многое из того, о чем вы только что прочитали. Тем не менее хочется этими заметками помочь любимому «каблучку» приобрести новых поклонников. Ведь машина, что ни говори, хорошая, да к тому же своя, российская.



— ИДЕАЛЬНАЯ
защита
кузова

В переводе на русский «Rust Stop» означает «Стоп коррозии». Именно так и называется отделение канадской корпорации CAT, открывшей недавно свой филиал в Москве и предлагающей услуги по защите кузова.

Прежде чем познакомить с «секретами» фирмы, отметим, что она дает письменную гарантию высокого качества своей работы. А именно: если вы будете систематически повторять обработку кузова у «Раст Стоп», на автомобиле никогда не появится даже следов коррозии металла. Каково? Но чтобы у клиента не было и тени сомнений, фирма обязуется оплатить любой ремонт по восстановлению поврежденного коррозионной кузова, если вы у нее обслуживаетесь. Пока, насколько нам известно, подобных бесспорных письменных гарантий еще никто не давал. Откуда такая уверенность?

Мы посетили мастерскую в Москве, где «Раст Стоп» ведет обработку автомобилей. Как и проводимая у нас «Мовилем» или «Тектилом», она начинается с мойки под давлением. Далее же наступают отличия. Здесь нет необходимости в длительной сушке (хотя мы прекрасно понимаем, что она практически не проводилась и на наших СТО) и можно сразу начинать обработку. Смесь «раст стоп» при помощи специальных насосов и распылителей наносит на поверхность днища и колесных ниш, подает внутрь дверей, во все закрытые полости кузова. Он обладает способностью проникать в швы и соединения, проходит сквозь слои пыли, грязи, рыхлой ржавчины и при этом очищает металл, в любом виде замешать вату, образуя с неповрежденным металлом неразделимый защитный слой.

В этом и заключается главное отличие «раст стоп» от смол, воска, битума, «Мовиля», других составов, образующих поверхностные защитные пленки, под которыми могут сохраниться влага и ржавчина. А это значит, что хоть и медленно, но процессы коррозии будут продолжаться.

Смесь «раст стоп» не высыхает полностью до следующей обработки. А это ко всему прочему существенно снижает шумность и скрипы кузова, обеспечивает дополнительную смазку его механизмов (тросов и т. п.), предохраняет замки от замерзания. Полностью процесс обработки автомобиля занимает 1,5—2 часа.

Отметим, что в отличие от традиционных антикоррозионных материалов этот состав нетоксичен, экологически чист и имеет, можно сказать, довольно приятный запах.

Редакция планирует провести обработку двух редакционных автомобилей «раст стопом» и в будущем году сообщит читателям о ее результатах.

Те из вас, кто заинтересовался нашим сообщением, могут обратиться непосредственно в фирму «Раст Стоп» в Москве по телефону 357-50-31 или к компаниям ее в Москве «Восток Сервис» (тел. 348-89-31) либо «Мебор Групп» (тел. 203-35-75).

А. БРОДСКИЙ

НА РАВНЫХ СО ЗДОРОВЫМИ

До сих пор зарубежные автомобили интересовали нас только с позиций нормальных, физически полноценных водителей. Однако и в нашей стране и за границей за рулем сидит немало инвалидов. Там существуют специализированные фирмы, которые оснащают серийные машины дополнительными устройствами с учетом индивидуальных особенностей заболевания и физических возможностей водителя. Однако производители автомобилей сами немало делают для того, чтобы их машинами могли пользоваться инвалиды различных категорий.

В качестве примера рассмотрим специальные дополнительные устройства, разработанные немецкими фирмами «Фольксваген» и «Ауди». Эти устройства выпускаются серийно, и ассортимент их весьма широк. Покупатель просто выбирает вариант в зависимости от характера своей инвалидности, и его устанавливают прямо на заводе. Применение такого оборудования согласовано с Союзом технического надзора на транспорте (аналог на-

шей ГАИ), экспертизу которого они прошли; дополнительных разрешений для их установки и эксплуатации не требуется. Иными словами, нет никаких ограничений для монтажа этих устройств на серийных моделях легковых автомобилей. Кстати, устанавливать их можно и на старые машины на СТО. А теперь посмотрим на некоторые.

Система ручного управления сцеплением, тормозом и педалью акселератора (рис. 1) позволяет инвалиду действовать всеми тремя педалями одной правой рукой. Педаль акселератора приводится вращением рукоятки, а выключают сцепление, отжав ее вниз. Специальные пружины-компенсаторы позволяют уменьшить требуемое усилие руки и одновременно фиксировать рукоятку в нужном положении. Благодаря этому можно одновременно правой рукой включить (переключить) передачу при помощи штатного рычага управления коробкой. Затем специальную рукоятку снова перемещают в верхнее положение и, одновременно поворачивая ее, дают газ, чтобы тронуться, а

при торможении переводят вперед. Небольшая дополнительная рукоятка дает возможность зафиксировать педаль на торможении или освободить тормоз, что позволяет при трогании на подъем обойтись без ручного тормоза. Все обычные педали сохранены. Устройство можно сложить между передними сиденьями, если машиной управляет здоровый человек.

Для водителей с пораженной левой ногой предназначена система ручного управления сцеплением (рис. 2). Оттягивая рычаг правой рукой, водитель выключает сцепление. Передача включается как обычно, а затем водитель правой рукой включает сцепление. Пружины-компенсаторы и в этом случае облегчают работу. Рукоятка сцепления соединена с управлением акселератором, что позволяет удерживать автомобиль при трогании на подъеме, поскольку правая рука, занятая этой рукояткой, не может отпустить ручной тормоз.

Инвалидам с пораженной правой ногой предлагают несколько вариантов педали газа, размещаемой слева. Ее можно смон-

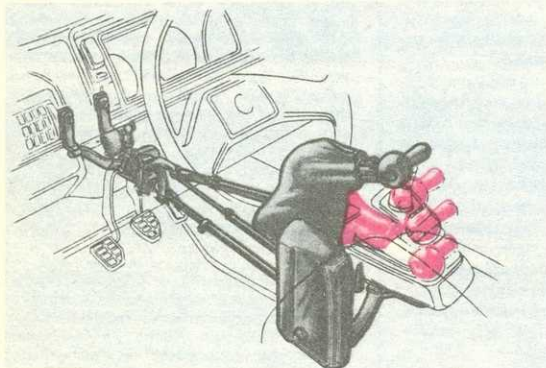


Рис. 1. Система ручного управления педалями сцепления, тормоза и акселератора.

Рис. 2. Ручной привод педали сцепления.

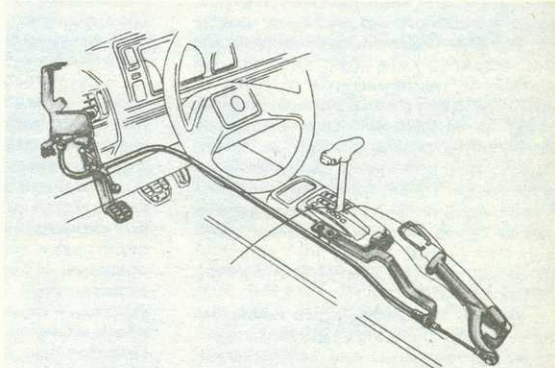
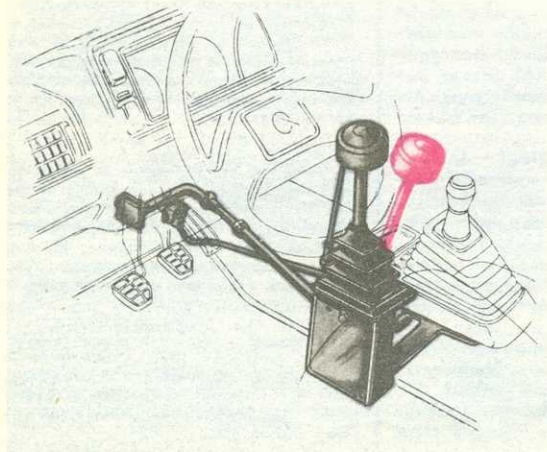
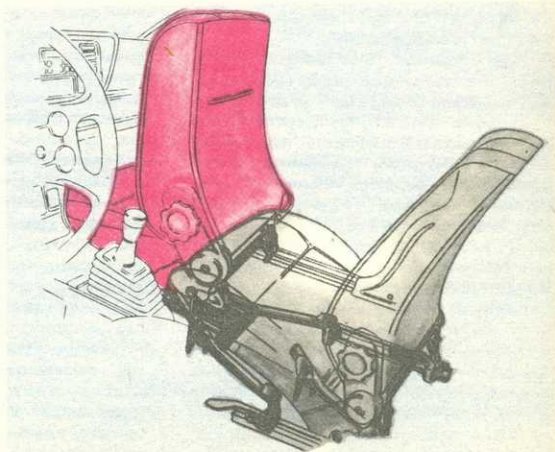


Рис. 3. Кнопка для освобождения стояночного тормоза ногой.

Рис. 4. Сиденье для водителя, передвигающегося в коляске.



тиривать в автомобилях с автоматическими коробками передач. Таким образом, водитель левой ногой выполняет два действия — дает газ и тормозит. Чтобы предотвратить ногу не соскользнула под тормозную педаль, установлена защитная скоба. Здоровому водителю скоба не мешает.

Самое важное, чтобы вспомогательные устройства для инвалидов обеспечивали безопасное управление. При этом особо следует учитывать, что водитель-инвалид не обладает достаточной физической силой. Так, например, люди с большой правой рукой обычно не в состоянии манипулировать расположенным справа рычагом тормоза. С учетом этого предусмотрена тяга под панелью приборов, связанная с тормозом при помощи троса. Для автомобилей с автоматической коробкой передач предусмотрен также приводимый ногой стояночный тормоз. Кнопка, на которую водитель нажимает носком ботинка, служит для освобождения тормоза (рис. 3).

Если автомобилем пользуется инвалид, передвигающийся в коляске, в ней можно установить **откидываемое вперед сиденье** с особой кинематикой (рис. 4). Водитель сможет добраться до своего сиденья через правое переднее, находящееся в нормальном положении, сложить коляску, а затем пересестя за руль. Потом сиденье отодвигается вперед вправо, коляску втя-

гивают в салон через правую дверь и размещают с правой стороны перед задним сиденьем. Наконец, сиденье пассажира можно поставить в прежнее (заднее) положение и таким образом использовать оба места впереди и одно — позади водителя.

Водители с одной рукой нуждаются в поворотной рукоятке на рулевом колесе, которую укрепляют с его правой или левой стороны в зависимости от того, какой рукой пользуется водитель.

Поворотная рукоятка для левой руки необходима также водителям с обеими здоровыми руками, которые из-за болезни ног вынуждены при помощи упомянутых выше устройств вручную управлять газом, тормозом и сцеплением. У них только одна рука свободна для поворота рулевого колеса. Рукоятки могут, в зависимости от конструкции руля, утопиться в него.

Кроме того, выпускают различные дополнительные рычажки для включения клаксона и световых приборов. При этом, однако, сохраняются и обычное управление этими приборами.

Для инвалидов, у которых ампутированы руки, есть ножной привод переключения передач, размещаемый поверх обычных педалей. Дополнительно устанавливают уже упоминавшееся левостороннее ножное управление ручным тормозом. Немецкие фирмы подумали и о людях,

которые, не будучи инвалидами, испытывают трудности в размещении за рулем, — гигантах и карликах. Для первых предусмотрены удлинители салазок под передними сиденьями, которые позволяют сдвинуть сиденье назад дополнительно на 8 сантиметров, облегчая вход в салон (это требуется и людям с большими ногами).

Что касается людей очень маленького роста, для них созданы удлиненные педали (с накладками) и рычаги переключения передач и ручного тормоза. Заводы поставляют также удлиненные рулевые колонки. Кроме того, для удобства уровень пола поднимают, укладывая на него специальные пластины. Благодаря этим дополнениям такие водители не испытывают неудобств при управлении автомобилем.

Целый ряд устройств, повышающих комфорт, — таких, как автоматическая коробка передач, гидроусилитель рулевого управления, электрические стеклоподъемники, зеркала заднего вида с электроприводом и обогревом, электропривод люка в крыше, — хотя и не предназначены специально для инвалидов, но особенно удобны для них. Такие приводы устанавливают на большинстве моделей «Фольксвагена», «Ауди», как, впрочем, и других зарубежных фирм.

К. МАССАЕВ
(по материалам журнала «Крафтфарцойтехник»)

Из последних новостей

НА МАРШРУТ ВЫХОДИТ «СКАНИЯ»

Слышали об автобусах «Инвеставторос»? Наверное, нет, а между тем в 1994 году они должны появиться на улицах российских городов. В конце мая шведская компания «Скания» и российская «Инвеставторос» подписали соглашение о создании совместного предприятия по производству автобусов. Его базой станет завод ЛиАЗ в Подмоскowie, где намечено выпускать автобусы на 90 пассажиров. Напомним, номинальная вместимость самого распространенного у нас ЛиАЗ-677 — 80 пассажиров, максимальная — 110.

Соглашение предусматривает, что шведская сторона станет поставлять шасси модели K113, а изготовление кузова, который унифицирован с моделью ЛиАЗ-5256, и окончательная сборка — за ЛиАЗом. На следующий год запланировано выпустить более 100 автобусов, полная же мощность — свыше 500 в год.

Специалисты оценивают потребность России в автобусах всех типов и троллейбусах на 1995 год в 89,1 тысячи штук, а на 2000-й — в 100,8. Пока в стране их делают вдвое меньше.

Появившиеся заводы в Ях-

роме, Тосно, Борске, Белгороде, Давыдове, конверсионные производства в Энгельсе и Рыбинске еще не скоро выйдут на полную мощность. Тем более радуют начинания не только «Инвеставтороса», но и производственного объединения «Амурмаш». Последнее, опираясь на поддержку администрации Хабаровского края, намерено наладить выпуск городских и пригородных автобусов в сотрудничестве с корейской фирмой «Дазу».

Вернемся к «Скании»: что обусловило ее заинтересованность в российском рынке? Не только острая нехватка здесь автобусов. Сегодня Беларусь испытывает трудности с выпуском магистральных грузовиков МАЗ.

Из-за пожара на КамАЗе неминуемо сократятся поставки больших грузовых автомобилей. И шведская фирма дальновидно считает, что Россия — одна из немногих стран, где потребность в автотранспорте будет удовлетворяться и благодаря импорту.

Между прочим, интерес «Скании» к нашему рынку возрастает с 1914 году, когда эта фирма продала свыше ста грузовиков в Россию. Сегодня 97 %



Грузовики и автобусы «Скания» делают поворот к российскому рынку.

Фото «СААБ-Скания»

грузовых автомобилей «Скания» идут на экспорт. Насыщенность европейского рынка тяжелыми грузовиками и экономический спад заставляют искать новые регионы сбыта. Два года назад она начала работу с российскими партнерами. «Союзнештранс» и другие транспортные организации за это время приобрели более 150 грузовиков и автобусов «Скания», причем 25 седельных тягачей — только с начала 1993 года. Эти машины не требуют специальной доработки или комплекта-

ции для российских дорог, поскольку климатические условия обеих стран очень схожи. Тем не менее шведская компания разрабатывает специальную модель грузовика для работы на Крайнем Севере России.

Намечается сотрудничество в производстве тяжелых полуприцепов. В частности, идут переговоры с Курганским заводом колесных тягачей о создании совместного предприятия по их выпуску.

С. МАРЬИН

АВТОСТОРОЖ СТАЛ БДИТЕЛЬНЕЕ

Защита автомобиля от грабителей и воров, которой журнал уделил много внимания, становится, как это ни печально, все более актуальной. Возвращаясь к этой теме, мы публикуем результаты теста, цель которого — проверить один из способов повысить эффективность автосторожей, выпускаемых промышленностью, причем без больших затрат времени и сил.

Автомобильные охранные системы можно условно разделить на две группы по способу отключения: одни нужно «снять с дежурства» прежде, чем отпереть замки и открыть дверь, другие — после. Недостаток первых: грабитель имеет много времени, чтобы подобрать необходимую комбинацию (код) и обезвредить сигнализацию. Если «сторож» с простым замком — достаточно проследить, куда владелец подносит магнитный ключ, а потом повторить его действия. Зато у таких систем есть важное преимущество: если открыть дверь, сигнализация сразу же сработает, поэтому вещи в салоне машины и радиоаппаратура всегда под охраной.

Сигнализация срабатывает не сразу после открывания двери машины, а с задержкой в несколько секунд, которых достаточно, чтобы схватить с сиденья сумку или вырвать из панели магнитоу и убежать. Так что лучше всего не оставлять в машине вещи. Однако это не всегда получается, поэтому в ваших интересах, чтобы «сторож» реагировал оперативнее. Как это сделать, не создавая неудобств самому себе?

Известно, что воров редко пользуются ключами — обычно машины открывают при помощи нехитрых приспособлений. Причем у некоторых моделей легче поддаются двери пассажиров (например, у заднеприводных «москвичей»). К тому

же грабителей обычно интересует та дверь, рядом с которой лежит сумка. Чаще всего это правая передняя или одна из задних. Следовательно, надо так смонтировать систему, чтобы она срабатывала с задержкой только при открывании левой передней (водительской) двери, а в остальных случаях подавала сигнал мгновенно.

Проанализировав схему на рис. а, вы убедитесь, что просто соединить дверные выключатели с каналом блока управления, включающим тревогу без задержки, не удастся: все они связаны с лампой (лампой) освещения салона, поэтому, какую дверь ни открой, сразу прозвучит тревога. Однако задача легко решается, если немного пожертвовать комфортом. Отсоединим провод от кнопочного выключателя, расположенного у водительской двери (не забудьте его изолировать), и присоединим идущий от клеммы 4 блока управления (она «отвечает» за задержку сигнала тревоги). Остальные дверные выключатели (точнее, один, так как они соединены между собой) подключим к клемме 5 (рис. б). Если теперь открыть водительскую дверь, сигнал прозвучит через несколько секунд, а если открыть другие двери, капот или багажник, «сторож» поднимет тревогу сразу, без задержки.

Эксперимент показал, что и у измененной схемы подключения есть недостатки: откроем водительскую дверь — свет в салоне не загорится (можно зажечь его только самому выключателем). Однако лампы будут гореть при поднятом капоте или крышке багажника. Насколько серьезен этот минус, судите сами. Мы же своим тестом намеревались проверить, работает ли схема так, как было задумано. А переделывать коммутацию своего «сторожа» или нет, решать владельцу.

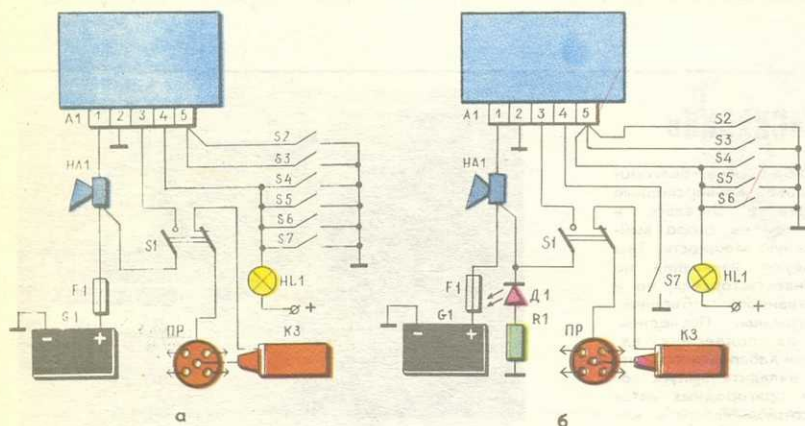
На наш взгляд, достоинства новой схемы перекрывают недостатки: «сторож» будет бдительнее. Даже неопытный водитель сумеет вставить ключ в замок зажигания в темноте, а если вы чините машину днем и капот долго открыт, то, чтобы лампа не горела зря, можно снять клемму с аккумулятора или повернуть ключ зажигания в положение, при котором электрооборудование обесточено. Кстати, охранные системы, которые устанавливают в мастерских, иной раз грешат теми же недостатками.

Если вы надумали модернизировать «сторож», заодно стоит дополнить его светодиодом, который будет сигнализировать о дежурном режиме. Возможно, огонек под стеклом отпугнет грабителя, а вам подскажет, что прежде, чем отправиться в путь, нужно отключить сигнализацию.

Светодиод размещают на панели приборов или под ветровым стеклом. Подойдет любой красного цвета. Как подключить его в электрическую цепь автосторожа, показано на рис. б. Если в паспорте диода указан номинальный ток 10 мА, то припаяйте резистор 1,4 кОм (мощность не менее 0,25 Вт). Если номинальный ток другой величины, сопротивление можно рассчитать по закону Ома. Тестирование показало: диод загорается уже при напряжении в цепи 8–9 В, что вполне приемлемо, поскольку при таком малом напряжении не на всех машинах срабатывают звуковые сигналы.

Усовершенствованный автосторож надежно работает уже около года.

Отдел испытаний



а — штатная схема подключения автосторожа; б — новая схема; А1 — блок управления; НА1 — звуковой сигнал; F1 — предохранитель; G1 — аккумуляторная батарея; S1 — выключатель питания автосторожа и блокировки зажигания; S2, S3 — концевые выключатели капота и багажника; S4...S7 — дверные выключатели; HL1 — лампа освещения салона; Д1 — светодиод; R1 — резистор; ПР — прерыватель-распределитель; К3 — катушка зажигания.

Второй вариант отключения охранной системы — с места водителя — часто более надежен: ведь если за считанные секунды (обычно от пяти до пятнадцати) угонщик не найдет тумблер, то прозвучит тревога. Конечно, владелец должен проявить изобретательность и замаскировать выключатель. Кстати, если охранную сигнализацию смонтировали на машину в автосервисе, где мастера обычно себя не утруждают и устанавливают детали системы всегда в одни и те же места, советуем перенести выключатель. Итак, сиг-

нализация срабатывает не сразу после открывания двери машины, а с задержкой в несколько секунд, которых достаточно, чтобы схватить с сиденья сумку или вырвать из панели магнитоу и убежать. Так что лучше всего не оставлять в машине вещи. Однако это не всегда получается, поэтому в ваших интересах, чтобы «сторож» реагировал оперативнее. Как это сделать, не создавая неудобств самому себе?

Объектом эксперимента послужил автосторож «Саргис-2М». Его выпускают большими партиями около десяти лет, поэтому это едва ли не самый распростра-

В статье «Классифицирует «За рулем» [ЗР, 1993, № 7] журнал предложил читателям свою табель о рангах легковых автомобилей. Продолжая эту тему, публикуем обзор самых маленьких из них — машин класса «микро».

КЛАСС «МИКРО»



«ФИАТ-500-Тополи - но» («Мышонок»). Одна из первых попыток создать максимально дешевый «народный» автомобиль. За период 1936—1948 гг., исключая годы войны, выпущено 112 000 машин. Вместимость — 2 чел. Снаряженная масса — 470 кг. Двигатель — 4 цил., 569 см³, 17 л. с./12,5 кВт. Скорость — 90 км/ч. Стоил twice дешевле обычных машин 30-х годов «Форда-V8» (аналога нашего ГАЗ-М1).

Коль скоро речь пойдет о моделях, с которых «начинается» легковой автомобиль, стоит уточнить те признаки и особенности, которые позволяют считать транспортное средство легковым автомобилем. Где провести черту, отделяющую его от мотоцикла, вездехода-джиггера, мини-трактора? Проанализировав определения, содержащиеся в различных документах, мы сделали вывод, что легковой автомобиль — это пассажирское транспортное средство, у которого не менее четырех колес, не более девяти мест для сидения (включая место водителя), собственная масса превышает 400 кг, а максимальная конструктивная скорость — более 50 км/ч. Поскольку трехколесные автомобили эксплуатировать в Европе запрещено по соображениям безопасности, определяющими становятся три последние цифры. Значит, к классу «микро» и вообще автомобилям мы отнесем машины собственной массой 400 кг и более, способные развить скорость свыше 50 км/ч.

Когда-то в 50-е годы такие автомобили были весьма популярны. Значительная часть населения Европы и Японии, обнищавшая за годы войны, не могла позволить себе таких машин, какими пользовались, например, в США. Мини- и микроавтомобили двух-трехметровой длины с двигателями мотоциклетного типа были пределом мечтаний для многих европей-

«ФИАТ-Чинквеченто-900». Реализация сегодняшней идеи микроавтомобиля как машины для города. Единственный западноевропейский «микро» современной разработки.



цев. Например, в 1956 году из общего количества легковых машин, выпущенных Италией, Францией и ФРГ, примерно треть приходилась на так называемые микролитражные с двигателями рабочим объемом до 600 см³. А в Италии их доля достигла даже 58 %. В Японии, по данным за 1958 год, из 200 000 выпущенных легковых машин 75 % составили микролитражные с двигателями мотоциклетного типа.

Сегодня «микро» не пользуются прежней популярностью. Надо учесть, что и прежде такие машины, относительно дешевые в изготовлении и весьма эконо-

мичные в эксплуатации, привлекали только малоимущие слои. Более состоятельные люди уже не хотели мириться с их убогим комфортом. Поэтому, как говорили у нас совсем недавно, «с ростом благосостояния трудящихся» машины «микро» постепенно теряли покупателей. К 1970 году в Италии, Франции и ФРГ доля подобных автомобилей сократилась до 12,5 % общего выпуска. А в 1989 году на эти машины пришлось всего 5,2 % общего европейского производства, что, впрочем, составило ни много ни мало 567 тысяч машин.

Еще более резким было падение спроса на подобные машины в Японии, где с послевоенных времен «микро» считались автомобилями с рабочим объемом двигателей до 360 см³, позднее до 550, а сейчас до 660 см³. Габаритная площадь этих машин ограничена (сегодня — прямоугольником 3,3×1,4 м), зато налоги взимают самые малые. Тем не менее интерес к «микро» постепенно угасал, и их доля в производстве с 75 % в

1958 году быстро снизилась до 23,5 % в 1968-м, а к 1988-му составила лишь 1,9 % (примерно 156 тысяч машин).

Такая тенденция не проявлялась в слаборазвитых и развивающихся странах, где раньше вовсе не было массовых автомобилей. И сегодня в Индии 800-кубовый «Марути» — довольно престижная машина более-менее состоятельных граждан.

Но вернемся в Европу, чьи машины нас интересуют больше. Каков здесь их социальный статус? Если раньше «микро» служили единственной семейной машиной, то сейчас они стали преимущественно «городскими» автомобилями или дополнительным транспортным средством в семье. Исключение, например, Италия, где подобные машины традиционно популярны, или Польша (и некоторые другие) с относительно низким уровнем доходов.

«Микро» в Европе не имеют таких фиксированных конструктивных параметров, как японские, но тоже являются самыми малогабаритными машинами. Их основное отличие от дальневосточных — в двигателях. Японские «микро» оснащают ныне высокофорсированными моторами довольно сложной конструкции, включая турбонаддув с промежуточным охлаждением, что позволяет им достигать «хорошей» мощности в 40—65 л. с. Это дает возможность не отставать от общего транспортного потока, но съедает их преимущ-

ФИАТ-500. Очень популярный в 60-х годах, сыграл большую роль в автомобилизации Италии. За период 1957—1975 гг. выпущено 3 678 000 машин. Вместимость — 2 взрослых и 2 детских места. Снаряженная масса — 500 кг. Двигатель — 2 цил., 499 см³, 22 л. с./16 кВт. База — 1840 мм. Габариты: 2970×1322×1325. Скорость — 95 км/ч.





«Дайхатсу - Куоре». Типичный образец «микро», близкий по стилю к ВАЗ-1111.

жет стать решающим фактором при покупке. Причем стоимость километра пробега «микро» на 5—30 % ниже, чем у машин особо малого класса и на 25—50 % ниже, чем у недорогих представителей малого класса.

Каковы перспективы «микро»? Перемена их социального статуса (превращение из семейных машин для малоимущих в средство индивидуального городского транспорта) может повлечь за собой изменения не только в конструкции таких машин, но и в спросе на них. Многие автомобильные фирмы намерены в будущем выпускать новый тип легкового автомобиля — городской на два-три пассажира.

Однако эти машины уже не будут

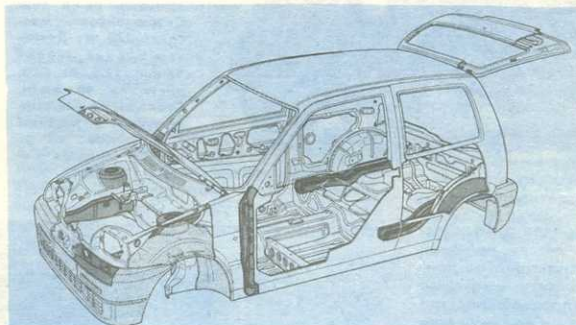
щество в топливной экономичности над собратьями более высокого класса. Европейские машины не лимитированы рабочим объемом, поэтому на них нередко применяют силовые агрегаты автомобилей более высокого класса, в данном случае особо малого.

В 1993 году на европейском рынке предлагаются восемь основных моделей «микро»: «ФИАТ-126 Бис», «ФИАТ-Панда» (ЗР, 1991, № 3), «ФИАТ-Чинквеченто» (1992, № 4), «Ровер-Мини», «СЕАТ-Марбелла» (испанский близнец «Панды») и японские «Дайхатсу-Куоре» (1991, № 3), «Сузуки-Альто» и «Субару-Вивлио», важнейшие данные которых приведены в таблице. Всего же (с модификациями) их около 20 — от ветерана «Ровер-Мини» до новейших «Вивлио» и «Чинквеченто» польской сборки. Как ни узок круг покупателей таких машин, им тем не менее есть из чего выбирать.

Несмотря на небольшие размеры и почти единственный тип кузова — трехдверный «хэтчбек», во всех «микро» достаточно полезного пространства для четырех человек с небольшим багажом. Исключение составляют устаревшие модели: заднемоторный «ФИАТ-126 Бис» и очень маленький переднеприводный «Ровер-Мини»; в них на заднее сиденье могут нормально сесть только двое детей школьного возраста, а багажника, по сути, нет. Все остальные машины — переднеприводные, они чуть больше и несколько просторнее. Типичный пример — наша «Ока», хотя многие считают ее непригодной для поездок вчетвером (впрочем, безосновательно). Интересно, что японские «Куоре» и «Вивлио», чтобы подчеркнуть их вместительность, выпускаются не только с трех-, но и с пятидверными кузовами «хэтчбек-универсал». Они обеспечивают пассажирам более удобные условия для посадки на заднем сиденье и выхода. И все же машины явно тесноваты. Принято считать, что для комфортного размещения четырех человек необходимо пространство объемом примерно 2,2 м³. Это удастся получить в машинах, начиная с «малого класса». А вот, например, в «Панде» оно составляет всего 1,73 м³, то есть на четверть меньше.

Еще один недостаток, обусловленный малыми габаритами и массой «микро», — неудовлетворительная пассивная безопасность.

Невелика длина передней части кузова, сминаемой при фронтальном ударе, что приводит к более тяжелым травмам впереди сидящих. Боковины кузова пока не соответствуют современным требованиям прочности при боковом ударе: их выполнение повлекло бы за собой утяжеление конструкции и увеличение ширины.



Кузов «ФИАТ-Чинквеченто». Двойник «Оки», но на более высоком техническом уровне. Отметим широкое применение в конструкции оцинкованной стали и пластика.

«Субару - Вивлио - Суперчарджер RX-R». Модификация с турбонаддувом только для японского рынка — любителям быстрого разгона с перекрестка. Двигатель — 4 цил., 658 см³, 87 л. с./64 кВт. Масса — 700 кг.



«Ровер-Мини». Пожалуй, самая известная среди машин этого класса. Выпускается с 1959 года, но до сих пор пользуется спросом; экспортировалась даже в Японию.

Однако из минимума габарита и массы следуют свои преимущества — дешевизна конструкции и, самое главное, эксплуатации. Если оценивать все машины таким показателем, как удельная стоимость одного километра пробега за пять лет эксплуатации, то у «микро» она наименьшая, что для многих владельцев мо-

столь простыми и дешевыми, как сегодняшние; состоятельный горожанин и от маленькой машины потребует привычного ему уровня комфорта, присущего автомобилям более высокого класса. Поэтому городские машины будущего поколения должны стать шире, получить максимально безопасную конструкцию кузова, авто-

ТЕХНИКА

Технические характеристики некоторых автомобилей "микро"

Параметр	Марка и модель автомобиля					
	"ФИАТ-Панда-1000"	"ФИАТ-Чинк-веченто-900"	"Ровер-Мини"	"Дайхатсу-Куоре"	"Субару-Виво"	ВАЗ-1111 "Ока"
Год выпуска*	1980/1986	1992	1959/1993	1990	1992	1988
Изготовитель	Италия	Польша	Англия	Япония	Япония	Россия
Число мест/дверей	4/3	4/3	4/3	4/3, 5	4/3, 5	4/3
Двигатель:						
число цилиндров	4	4	4	3	4	2
рабочий объем, см ³	999	903	1274	843	658	649
Мощность "нетто", л. с./кВт	45/33	41/30	50/37	41/30	44/32	29/22
при об/мин	5250	5500	5000	5500	6400	5600
Максимальный крутящий момент, Н·м	76	65	89	65	53	45
при об/мин	3250	3000	2600	3200	3600	3200
База, мм	2160	2200	2035	2280	2310	2180
Габарит, мм						
длина	3410	3227	3050	3295	3295	3200
ширина	1495	1487	1440	1395	1395	1420
высота	1420	1435	1350	1415	1385	1400
Снаряженная масса, кг	715	710	625-640	640-675	740	664
Полная масса, кг	1115	1150	1000	1040	1110	994
Объем багажника, м ³	0,27	0,17	0,12	0,13	—	0,205
Скорость, км/ч	140	140	140	135	135	120
Время разгона до 100 км/ч, с	16	18	14	17,6	18	37
Расход топлива, л/100 км:						
при 90, 120 км/ч и в условном городском цикле	4,9/7,0/6,7	4,8/6,3/6,7	5,2/6,8/7,6	4,3/6,3/6,2	5,1/7,3/6,7	4,77/—/6,6
Варианты**	A; 4x4	—	A	A	4x4	—

* Начало производства: в числителе — семейства, в знаменателе — данной модели;

** A — с автоматической коробкой передач; 4x4 — полноприводный.

ВАЗ-1111. Российский вариант автомобиля «микро», выпускаемый на трех заводах.



матические коробки передач и высокие динамические качества. Очевидно, они и по своим характеристикам будут скорее соответствовать «люксовым» вариантам автомобилей особо малого класса. По оценке специалистов, потребность в более комфортабельных городских машинах постепенно растет: ожидают, что к 2000

году уровень продаж таких машин в Европе возрастет по отношению к 1990-му в полтора раза и достигнет 0,9—1 млн. штук в год.

В заключение несколько слов о перспективах машин типа ВАЗ-1111 в нашей стране. Нужна ли российскому автолюбителю такая машина в качестве мас-

совой? Конечно. Во всех развитых странах автомобилизация начиналась с малогабаритных дешевых моделей. Однако в России действует мощный отрицательный фактор, который препятствует нормальной эксплуатации таких автомобилей. Этот фактор — отсутствие хороших дорог. Поэтому «микро» (равно как и другие машины, предназначенные для российского рынка) должны быть максимально приспособлены к нашим условиям эксплуатации.

Исходя из этого, любая машина «микро», не в пример «Оке», должна, на мой взгляд, иметь прочный долговечный кузов с мощным антикоррозионным покрытием, который служил бы 15—20 лет, и повышенные ресурсы работоспособности основных агрегатов — 250—300 000 км. Конечно, автомобиль получится более тяжелым и дорогим, но, убежден, такие качества просто необходимы до тех пор, пока Россия не покроется разветвленной сетью дорог с асфальтобетонным покрытием. А пока необходимо думать о том, как сочетать опыт автомобилестроения наиболее развитых стран со спецификой эксплуатации в российской глубинке, ибо только при таком сочетании возможно создать хорошую машину и для нас. В том числе и класса «микро».

М. ТЕПЛОВ

Транснациональная компания ИВЕКО — в числе тех фирм, которые всерьез озабочены экономической ситуацией в России, поскольку начала вкладывать капитал в производство новых тяжелых грузовиков на УралАЗе. Сегодня специалисты из Миасс, где находится основной завод УралАЗа, знакомятся в Турине с процессами изготовления машин. А через несколько лет на Урале будут выпускать по лицензии ИВЕКО тяжелые внедорожные самосвалы, в которых так нуждаются базовые отрасли хозяйства России — нефте- и газодобывающая. Такое сотрудничество не только даст УралАЗу доступ к современным технологиям, но и поднимет престиж уральцев среди российских производителей грузовиков. И это понятно: ИВЕКО — одна из крупнейших автомобильных компаний мира, выпускающая обширную гамму машин, начиная с легких грузовиков полной массой 3 тонны.

Не исключено, что через десяток-другой лет эмблема этой фирмы будет мелькать повсюду на российских дорогах, представляя не только самые разные автомобили, но и торговые центры, станции технического обслуживания, магазины запчастей. А пока суд да дело, присмотримся к грузовикам ИВЕКО. Похоже, они сохранятся в нынешнем виде до конца столетия — только в 1993 году завершена семилетняя программа инвестиций и обновления продукции, которая обошлась в 4 млрд. долларов. И это когда европейские изготовители грузовиков переживают кризис. Многие предприниматели отреагировали на замедление экономического развития тем, что не стали обновлять парк грузовиков, решив поработать еще на старых и, как видно, неплохих машинах. Но и в условиях кризиса, продолжающегося третий год, ИВЕКО смогла довести свою долю на европейском рынке грузовиков в 1992 году до 21 %.

Производственная программа компании делится на пять семейств: «Дейли» и «Турбо-Дейли», «Еврокарго», «Евротех», «Евростар» и «Евротракер» (см. таблицу). 344 модели и модификации, примерно 4000 различных комплектаций для любых видов перевозок.

«Дейли» и «Турбо-Дейли» — легкие грузовики: шасси, с бортовой платформой, различные фургоны и комби, а также автобусы вместимостью до 19 человек (ЗР, 1988, № 4).

«Еврокарго» — машины малой и средней грузоподъемности типа ГАЗ-3307, ЗИЛ-4331, МАЗ-53371 и шасси для автобусов (подробнее — ЗР, 1991, № 9; 1992, № 10).

ИВЕКО ДО КОНЦА ВЕКА

Следующие семейства относятся к классу тяжелых, поскольку на грузки на оси и габарит у этих грузовиков достигают максимальных допустимых величин.

«Евротех» — грузовики и шасси различного назначения для магистральных и других перевозок (см. также ЗР, 1993, № 5). Два других семейства — совершенно новые, представленные в мае нынешнего года в Турине. «Евростар» — второе, вслед за «Евротехом», поколение машин преимущественно для магистральных перевозок. От «Евротеха» отличается главным образом новой, более комфортабельной кабиной. В максимально оборудованном варианте эта кабина — наиболее просторная среди аналогов. «Король автомагистралей» — особая мощная (514 л. с.) модель «Евростар».

Наконец «Евротракер» — это автомобили для строительства и промышленности, используемые в качестве шасси под самосвалы, бетономешалки и др. Основное отличие данного ряда от предшественников — в новой кабине над двигателем, наподобие той, что используют для «Евротеха». Один из грузовиков этого семейства (с колесной формулой 6×6) и будет выпускать на УралАЗе, правда, с двигателем Кустанайского завода (дизель с воздушным охлаждением). На смену знаменитым «магирасам» и сегодняшним ИВЕКО капотной компоновки приходит другая машина — короче и маневренней, комфортабельней, с большей грузоподъемностью.

Ну, а по мнению специалистов ИВЕКО, здесь, в России, более всего необходимы легкие грузовики типа «Дейли» и «Турбо-Дейли». Не так давно хотя бы малую часть потребности в них удовлетворяли поставки машин «Авиа» из бывшей ЧССР. Придут ли на наши дороги проворные «ИВЕКО-Дейли»? Пока никто не обратился к фирме с взаимовыгодными предложениями организовать производство таких машин в России...

М. ТЕПЛОВ
Фото ИВЕКО



Примерно такой самосвал будут выпускать на УралАЗе. На снимке — «Евротракер-MR330E» полной массой 33 т. Грузоподъемность — 18,5 т.



Один из самых мощных в мире магистральных тягачей — «Евростар-LD440E52». Двигатель — 8 цил., 17 200 см³, 514 л. с. / 378 кВт.



Комфортно и уютно в кабине «Евротракера»; повезет водителям, которым придется работать на новых уральских самосвалах.

Семейство	Тип шасси	Число модификаций	Полная масса, т		Мощность двигателей, л. с.
			автомобиля	автопоезда	
"Дейли", "Турбо-Дейли"	4×2, 4×4	43	3—6	—	75—116
"Еврокарго"	4×2	82	6—17	13,5—32,5	102—267
"Евротех"	4×2, 6×2, 6×4	47	18—26	32,5—44,0	240—420
"Евростар"	4×2, 6×2, 6×4	44	19—26	44	375—514
"Евротракер"	4×2, 4×4, 6×4, 6×6, 8×4	28	18—40*	44—72	300—420

* В том числе внедорожные трехосные полной массой свыше 26 т и четырехосные свыше 32 т.

О СЕРВИСЕ

Я владелец автомобиля «Мицубиси-Галлант». В апреле нынешнего года воспользовался услугами станции технического обслуживания «Мицубиси» фирмы «Рольф» в Москве.

Приехав во 2-й Магистральный тупик, где располагается сервис-центр, увидел чистые помещения, персонал в красивой спецодежде, у каждого радия для быстрого ориентирования. Все знают свое место, никакой суеты. Вот только обстановка, к сожалению, не изменила психологию некоторых сотрудников «Рольфа». Например, мне подали заказанную 5-литровую канистру с маслом, но ее нельзя было взять в руки, не запачкавшись, из-за свежих подтеков. На просьбу вытереть канистру мне указали пальцем на первый этаж, сказав при этом: «Там тряпки, сам вытри». Расплавившись за услуги, выяснил, что и курс доллара к рублю на станции «Рольф» намного превышает официально установленный.

Мне кажется, честь марки надо беречь независимо от места и страны. Фирме «Рольф» не следует забывать об этом.

г. Губкин

А. ЗОЛОТЫХ

О ЖУРНАЛЕ

В вашем (и нашем) журнале очень редко появляются грузовики. Нам, по роду профессии постоянно имеющим дело с отечественными КамАЗами и МАЗами, просто не хватает информации о грузовых автомобилях зарубежных марок. С каким восхищением смотрим мы вслед промчавшимся «мерседесам», «сканиям» или ИВЕКО. Сведения об оборудовании кабины, комфорте и технических характеристиках этих машин

водители сообщают друг другу либо на заправочных станциях, либо на ночных стоянках. В связи с этим возникает естественная просьба: представлять в каждом номере одну из моделей грузовика (лучше всего «дальнобойного» той или иной фирмы).

г. Стерлитамак

Ю. ЩЕТИНИН

О МОТОКОЛЯСКЕ

Я инвалид II группы, стаж работы 40 лет, в том числе 17 лет водителем. Получил мотоколяску СЗД Серпуховского автозавода и вместо радости, одни огорчения. Окраска кузова без грунтовки (и, конечно, без противоржавной мастики), а потому выглядит как после болезни оспой. Геометрия проема лобового стекла не соответствует самому стеклу, и оно держится на честном слове. Двигатель ИЖ-ПЗ расходует 8—9 литров топлива на 100 км по шоссе. Никакой пенсии инвалида не хватит. Проверить зажигание можно только вслепую: прерыватели не видно ни сверху, ни снизу. Соединение воздушного фильтра с карбюратором — уму непостижимо! Если патрубком соединить с карбюратором, то невозможно соединить его со шлангом, и наоборот, а потому воздушный фильтр установлен как бы для порядка, а забор воздуха идет мимо него. (Далее на двух страницах автор перечисляет конструкторские и производственные дефекты мотоколяски — ред.)

В общем, по всей видимости, стояла задача: создать транспортное средство для инвалидов малоприспособленное к эксплуатации, сложное в изготовлении и неудобное в обслуживании. У меня много раз возникало желание вернуть эту «чудо-технику» изго-

товителям, да боюсь, не доедет — распылится по дороге, хотя и прошла всего 240 км.

г. Тольятти

Н. РУТОВСКИЙ

О ЛОТЕРЕЕ

В журнале нравится все — от переделки до рекламы. Выписывая его уже несколько лет. И все больше мечтаю об автомобиле. Правда, зарплата инженера и отсутствие связей в профсоюзе не позволили моей мечте вовремя осуществиться. Вот я и предлагаю: вместо четырех новых многомиллионных «игрушек» разыгрывать в вашей лотерее в качестве призов десятки два подержанных заграничных микролитражек, которые бы обрели новую жизнь в руках настоящих любителей автомобиля — читателей журнала. Все-таки шансов станет больше.

г. Новосибирск

А. ЭЛЕРТ

О РАБОТЕ ГАИ

Мы с мужем ехали из Ростовской области в станицу Зеленчукскую через Ставрополь. При въезде в город нас остановили сотрудники ГАИ, проверили документы. При выезде нас опять остановили для проверки документов. Через 15 километров останавливали в третий раз и штрафовали на 450 рублей за затененные стекла. Мы объясняем, что у нас в Ростовской области нет никаких запретов на такие стекла. Но с милицией спорить бесполезно. Молодой сотрудник ГАИ нам популярно объяснил: «Если я с вас штраф не возьму здесь, то возьму дальше». Возникает два вопроса: кто, в Ставрополе — одни правила, а в 15 километрах от него — другие и как же нам быть теперь, каждый раз, отправляясь в гости, менять стекла?

Ростовская область

Н. ЯКУШЕНКО

ФОТОФАКТ

СПАСИБО, "БОББИ"!

Что делает посреди улицы этот полуголый человек с палкой? Куражится во хмелю, безобразничает, мешая транспорту? Не торопитесь с ответом.

То, что вы видите на снимке, — финал забавной и в то же время поучительной истории, которая произошла в Москве вскоре после введения новой схемы организации движения в центре столицы.

Многие помнят, что было тогда, в первые дни: пробки, заторы, местами полный паралич движения. Наступил он и в том месте, которое запечатлено на фото, — у трехстороннего перекрестка, там, где Китайский проезд выходит на набережную Москвы-реки. Сотни остановившихся автомобилей, сотрясающих своими сигналами воздух, нестерпимая духота и... никакого продвижения.

По счастью, среди безнадеж-

но ожидавших машин оказался грузо-пассажирский автомобиль с заморским номером. Вначале его «команда» просто загнала, скинув рубахи. Потом одному это наскучило, он вытаскил из кузова швабру, вышел с ней на перекресток и стал делать то, что в подобных ситуациях, очевидно, делают полицейские в его стране — регулировать движение. Самое удивительное: все беспрекословно выполняли указания, которые он ловко давал с помощью своего «жезла». Через десять минут затора как не бывало.

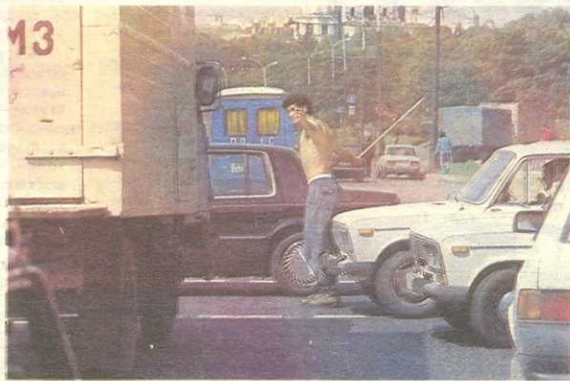
Взять интервью у человека со шваброй не удалось — он вскочил в свой «грузо-пассажирский» и уехал. Так мы и не узнали, был ли это настоящий «бобби» — полисмен, неведь как попавший в Москву, или просто сметливый парень. Как бы то ни было, сотни водителей и пассажиров вслух и мысленно благодарили его. Вот, собственно, и все. Но все ли?

Забавный этот случай наводит на совсем невеселые размышления. Почему там, где в считанные минуты разобрался с пробкой случайный гость Москвы, не оказа-

лось нашего родного столичного «гаишника». Да разве только здесь? Часто ли мы видим его в «горячих точках» движения, часто ли вмешивается он в него, избавляя город от заторов, скопления машин, возникающих то тут, то там по самым различным причинам.

А между тем сегодня, в условиях все возрастающих транспортных потоков, именно регулирование, как нам представляется, должно быть главным в работе столичной ГАИ по надзору за движением, а все остальное — выявление нарушителей, их наказание и т.д. и т.п. — потом. И невольно в связи с этим вкрадывается крамольная мысль: а что если наших доблестных стражей дорожного порядка извлечь в одностороннем из многочисленных «засад», где так выгодно и прибыльно, снять с иных постов, где и понять невозможно, зачем они там стоят, и бросить расширять узкие места, ликвидировать скопления машин, когда светофоры уже не в состоянии выполнять свои функции, словом регулировать движение. Да вот сумеют ли они делать это, не разучились ли? Или, может, стоит взять уроки у нашего заморского гостя со шваброй?

М. ГРИГОРЬЕВ



РЕКЛАМА ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ



Реклама, как известно, двигатель торговли. С этим вроде бы никто не спорит, но, если все в меру. Сегодня реклама не только заполнила прессу, радио, телевидение, но и улицы городов. Причем ей уже тесно в витринах магазинов, на стенах домов, она активно вторгается на дороги. Теперь перед глазами мельтешат пестрые, пронзительные по цвету картинки. Они — на обочинах, мачтах освещения, на растяжках между домами. И все бы ничего, если бы всевозможные рекламные щиты и вывески не вступали в прямое противоречие с безопасностью дорожного движения.

На что чаще всего водитель обращает внимание? Естественно, на важнейшие для себя источники информации — знаки и светофоры. Слава Богу, светофоры пока еще не трогают, а рядом со знаком рекламу — пожалуйста, за милую душу.

В Москве на каждом шагу увидишь, как реклама закрывает дорожные знаки и указатели, мешая водителю правильно разобраться в ситуации. Стоит ли говорить, что любая ошибка на дороге грозит крупными неприятностями. Однако тот, кто свой рекламный щит вешает буквально на знак, видимо, думает иначе или, вероятнее всего, вообще ничего не думает. Для него главное — «двигать» свое дело: рекламу увидят, запомнят — станут клиентами. Следуя этой логике, выбирают людные улицы, где и движение интенсивнее.

На скорости вся информация воспринимается по определенным физическим законам. Человек способен воспринять за 1 секунду 5—7 так называемых битов информации (один бит — это, например, цифра ограничения скорости на знаке, сигнал светофора, элемент дорожной разметки, яма на дороге и т. д.), а чтобы оценить дорожную обстановку, необходимо «переработать» несколько десятков битов информации. В среднем на принятие несложного решения уходит около секунды. Понятно, почему опасно отвлекаться на посторонние вещи, не связанные непосредственно с управлением. Именно этой драгоценной секунды может не хватить в самый ответственный момент.

Во время нашего рейда мы убедились, что официальные лица, отвечающие за рекламу в городе, попросту говоря, плещут на это. По каким бы улицами столицы ни проезжал наш автомобиль, почти везде мы встречали рекламу, закрывающую знаки. Это худший вариант, прямой конфликт: водитель не в состоянии разглядеть дорожный указатель или знак. Другой вариант, когда рекламные картинки по форме, раскраске очень напоминают дорожные знаки, а часть и вовсе сделана непосредственно в корпусе освещаемого знака. Естественно, это сбивает водителя с толку.

Еще одна распространенная ситуация — рекламные щиты располагаются непосредственно за знаками, которые совершенно теряются на ярком и красочном фоне. Способствуют этому и размеры «картинки» — она, как правило, на порядок превышает габарит знака или дорожного указателя. Поблизости рекламодателям путепроводы, пешеходные мостики, въезды в тоннели. И теперь вместо необходимой дорожной информации (например, о радности движения) водитель «переваривает» другую, отнюдь не улучшающую его безопасность.

Москва, да и другие наши города не отличаются обилием дорожной информации. Указатель направления движения явно недостаточно. В то же время сложных развязок и перекрестков у нас хватает. Попадает на какую-нибудь площадь водитель и не знает, куда ему ехать дальше — нигде нет указателей, зато реклама на каждом углу. Чтобы не быть голословным — конкретный пример. Столичная площадь им. Гагарина — крупный транспортный узел. Здесь сходятся мощные городские магистрали — Ленинский проспект, проспект 60-летия Октября и

улица Косыгина. За несколько сот метров до этой развязки, если ехать из Центра по Ленинскому проспекту, есть предупредительный указатель направлений, но он не дает конкретной информации, а лишь сообщает, что на этой площади есть такие-то улицы. Если ехать дальше, то водитель увидит ответвление дороги направо, но куда оно ведет, он определить не в состоянии, так как вместо указателей видит громадный желто-голубой рекламный щит — «Банк Глория».

Есть разновидность дорожных рекламных щитов, на которых написано столько, что чтение и в обычной обстановке, стоя рядом на тротуаре, занимает чуть ли не минуту. Какой смысл в таких пространственных посланиях, тем более адресуемых водителю, непонятно: недолго въехать в столб или дерево или еще натворить что-нибудь похуже.

Насмотревшись во время рейда на «реklamный произвол», мы резонно задались вопросом: следит кто-нибудь за размещением рекламы или нет? Первая мысль — конечно же обратиться в ГАИ. В дорожной инспекции ГУ ГАИ МВД РФ нам рассказали очень любопытные вещи. Оказывается, в прошлом году было создано муниципальное предприятие «Рекламасервис». Оно дает разрешение на установку рекламного щита или транспаранта. Кроме него, есть комиссия по коммерческой рекламе и оформлению города, куда входят главный художник Москвы, начальник объединения административно-технических инспекций, а также прочие начальники и главные специалисты различных московских контор. Словом, за художественным уровнем рекламы, и еще больше за ее оплатой, следят довольно строго, а вот где и как она установлена с точки зрения безопасности дорожного движения, похоже, эту комиссию не волнует.

Согласно постановлению Правительства Москвы «О состоянии наружной рекламы в Москве», место установки рекламы предварительно согласовывается со столичной ГАИ. Однако, похоже, этой работе уделяется явно недостаточное внимание.

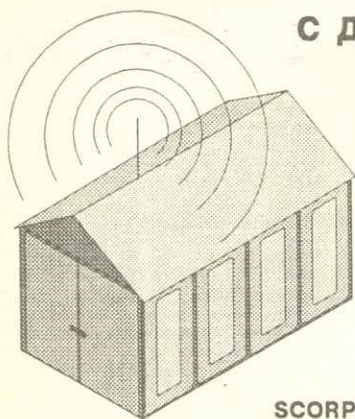
Более того, упомянутое постановление находится в прямом противоречии с ГОСТ 23457—86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения», где в пункте 1.2 четко сказано, что на дороге не допускается установка плакатов, транспарантов, афиш и т. д. Пока, насколько нам известно, этот стандарт никто не менял.

Ситуация с размещением рекламы, к сожалению, не единственная, развивающаяся стихийно. Однако «реklamное наступление» на дорогу вполне еще можно обуздать и решить все вопросы без ущерба интересам города, рекламодателей и, конечно же, с учетом безопасности водителей. Для этого нужно немного: чуть больше ответственности городских властей к размещению рекламы. Пока же она находится в наступлении на безопасность движения.

Ф. ИЛЮХИН
Фото В. Крючкова

Редакция благодарит за оказанное содействие в проведении рейда сотрудников дорожной инспекции ГУ ГАИ МВД России.

Фирма **CONSUL SYSTEMS Ltd.** предлагает: **ОХРАННАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ ГАРАЖА** **С ДИСТАНЦИОННЫМ РАДИООПОВЕЩЕНИЕМ**



различные типы центральных блоков: радиоуправляемые, с кодовым набором или замаскированным выключателем;

разнообразные датчики: инфракрасные, герконовые, контактные и ударно-вибрационные;

сирены мощностью от 115 до 130dB;

система дистанционного радиооповещения ENFORSER с дальностью до 4 км и кодировкой сигнала;

автономное и/или сетевое питание;

гибкая конфигурация.

Фирма **CONSUL SYSTEMS Ltd.** предлагает автомобильный охранный комплекс **GUNNERS** и систему **SCORPION**, охранные устройства для помещений, средства личной защиты, а также разнообразные автомобильные аксессуары.

Всегда в наличии широкий выбор элементов питания производства фирм **GOLDEN POWER** и **GPI International (HONG KONG)** различных типоразмеров и напряжений.



105113, МОСКВА, Буракова, 13,
тел. (095) 366-29-04, 366-29-05, факс 365-14-81.

СОЛПИ-ПРОГРЕСС

ПРЕДЛАГАЕТ ЗА РУБЛИ:

— отечественные мини-пивоваренные заводы, контейнерный (передвижной) и стационарный вариант на 1000, 2000, 6000 л/сут, цеха-"малютки" 50 и 100 л/сут;

— импортное сырье для производства безалкогольных напитков типа "Кола", "Фанта", "Киви", "Трблик", "Делайт" и др. и всю необходимую документацию для их производства;

— автоматы (сатураторы) для розлива напитков в стаканы;

— линии розлива (400 бут/час, 1500 бут/час) напитков всех видов.

ОСУЩЕСТВЛЯЕТ: гарантийное обслуживание с доставкой сырья, подготовку мастеров-пивоваров.

РАЗРАБАТЫВАЕТ новые сорта пива на уровне мировых требований.

Контактные телефоны:
(095) 158-72-28, 158-69-41

с 10 до 17 часов, кроме субботы и воскресенья.

ЦЕНЫ — САМЫЕ НИЗКИЕ В СНГ

US-PARTS

**ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ
АМЕРИКАНСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ**



**Bower BCA®
National**



UNITED®



Brake System Parts

US-PARTS OY

**МЕКАНИКОНКАТУ 5. 00810 ХЕЛЬСИНКИ
ФИНЛЯНДИЯ**

ТЕЛЕФОН 358-0-759 2211

ФАКС 358-0-759 2199

КОМИССАР ЖЕМАЙТИС ПОПАЛ В ДЕСЯТКУ



этого положения в применении западных норм. Пострадал человек по твоей вине — плати ему или его семье. Дисциплинирует водителя и обязательная страховка: едешь без нарушений и ДТП — и она значительно меньше. Все это в Литве — дело ближайшего будущего, потому что уже утверждены Сеймом изменения в Кодексе об административных нарушениях. На очереди — изменения системы учета нарушений. Планируется установка в подразделениях дорожной полиции на первых порах не менее 50 компьютеров, в памяти которых будут все нарушения всех водителей со штрафными баллами за каждое из них. Если

Первое, что бросается в глаза каждому, кто приезжает в Литву, ставшую близким зарубежьем, — новые щеголеватые мундиры западного образца на плечах стражей порядка. Но нашего корреспондента, посетившего два крупнейших города республики — Вильнюс и Каунас, интересовала не столько форма одежды дорожной полиции, сколько ее деятельность. Как она изменилась и изменилось ли отношение к ней жителей в нынешней Литве! О том, что узнал корреспондент, встречаясь с руководителями дорожной полиции, ее рядовыми работниками, с водителями, — в публикуемых здесь заметках.

Когда начался переход от милицеских структур к полицейским, когда на дорогах впервые появились парни в новой форме, водители с готовностью подчинялись указаниям полицейских, чистосердечно и с улыбкой признавались в нарушениях. Но такое комфортное общение продолжалось недолго. Подобно тому, как это произошло в России, многие восприняли демократию как анархию и вседозволенность, в том числе и на дорогах. И это потребовало срочных контрмер. Полиция стала более требовательной, добилась ужесточения законодательства. Ну, а жесткое следование букве закона — кому это понравится!

Водителям Литвы все чаще теперь приходится осознать, что времена компромиссов, когда можно было отговориться, разжалобить сотрудника, канули в Лету. Но тут хотелось бы отметить, что руководство дорожной полиции Литвы не очень-то верит в идею завоевания любви к себе со стороны участников движения — правоохранительные органы во всем мире особой любовью граждан не пользуются... И все же, если не любовь, то уважение и доверие большинства автомобилистов литовские полицейские стараются заслужить. И в том, что это получается, определенную роль играет возможность посещения многими жителями Литвы западных стран. Сложившееся в прежние годы по рассказам «бывалых водителей» мнение о том, что

Таких «форд-скорпио», на одном из которых полицейский Юрий Аугулевич патрулирует шоссе Вильнюс — Укмерге, в литовской полиции уже четыре. Несмотря на недостаток средств, дорожная полиция делает ставку на современную технику. Россиянину непривычна не только раскраска полицейских машин (на нижнем снимке — «восьмерка» на улицах Каунаса), но также форма и должностная «иерархия» литовской полиции — полицейские, инспектора и комиссары. Погон нет — на обеих рукавах шевроны и нашивки с ромбиками. Наиболее часто на улицах встретишь простого полицейского с шевроном. Руководящее звено полиции, начиная с комиссара — инспектора, имеет вышние нашивки с двумя ромбами.



там полицейские во всех отношениях лучше местных, стало явно меняться при более близком знакомстве с реальными фактами. Что толку от немецкой вежливости, если за мелкое нарушение, на которое дома и внимания-то не обратят, тамошний полицейский запросто взыщет с тебя большой штраф, а за дырявый глушитель или каплю масла из картера масло так же запросто лишит права эксплуатировать твой автомобиль.

Кстати, в дорожной полиции считают, что нынешняя система наказания виновника ДТП, пока не претерпевшая в Литве значительных изменений по сравнению с существовавшей в СССР, малоэффективна, не заставляет думать о неотвратимости наказания, особенно тех, кто ездит умышленно плохо. В полиции видят выход из

сумма их достигнет определенного предела, водитель должен будет пройти переподготовку с переэкзаменовкой. То же предусмотрено, пусть это не покажется странным, и при достижении определенного стажа вождения — ведь Правила закладываются с годами.

Для тех, кто нарушает Правила (кстати, пока действуют еще старые союзные, а новые, которые широко обсуждались в стране, ожидаются в конце года), предусмотрены чувствительные штрафы, минимальный из которых был 4 литы, а максимальный — 403 литы или лишение «прав» на 3 года (в середине августа в Вильнюсе за 1000 рублей можно было купить 2—3,3 литы; официальный курс: 1000 рублей=3 литы). На фоне достаточ-

но «мягких» штрафов за превышение скорости (до 56 литов или 9 месяцев лишения «прав») выделяются наказания для любителей поездок в подпитии — от 161 лита или двух лет лишения «прав» до 322 литов или трех — пяти лет при повторном задержании. Если же вторично попадет любитель Бахуса, да еще и без «прав», то ему придется расстаться с четырьмя сотнями. Отказ остановиться по требованию полицейского или побег с места ДТП также карается по максимуму. Пешеход в августе мог выложить 87 литов, если по его вине на дороге случилось происшествие.

Так обстоят дела с размерами штрафов. Но меня, естественно, интересовало и другое — поборы полицейских, о которых услышал в разговорах с водителями. Руководство дорожной полиции на это смотрит трезво, считая, что нет дыма без огня, и старается реагировать на такие неприятные сигналы. Но в то же время они согласны «вешать» на себя лишь свою вину, так как проверками были уличены в лихоимстве также другие службы полиции, «работающие» под маркой дорожной. Поэтому она имеет теперь на своих автомобилях отличающуюся от всех других полицейских служб эмблему, а в крупных городах — специальные номерные знаки красного цвета. После введения их в Вильнюсе количество жалоб на поборы сотрудниками дорожной полиции уменьшилось в восемь раз.



Естественно, руководство дорожной полиции понимает, что только этим доверие и уважения не заслужить.

В Каунасе, одном из самых «автомобильных» городов Литовской Республики, я с большим интересом для себя обнаружил, что на пути к доверию могут хорошо сработать, казалось бы, старые, из арсеналов бывшей республиканской ГАИ, методы, но очищенные от формализма и кампанейщины. Исходной здесь является простая мысль — полиция вне общества, без связи с людьми эффективно работать не сможет. А потому надо сделать так, чтобы не остывала «горячая линия» контактов с населением. Это и регулярные встречи жителей с сотрудниками дорожной полиции, обращения ее через средства массовой информации

к каунасцам с просьбой высказывать свои критические замечания и свои пожелания. В других городах Литвы (даже в Вильнюсе) дорожная полиция утратила свои позиции в газетах, на радио, но только не в Каунасе. Здесь в ряде печатных изданий непрерывно материалы по БД и, что очень важно, информация о том, как реагирует полиция на критику водителей и пешеходов, на их предложения. Это, бесспорно, поднимает ее авторитет.

К сожалению, в последние годы зачали многие детские школы по безопасности движения и автодромы в государствах бывшего Союза, а здесь продолжает успешно работать такая школа, да еще обустроенная с большой выдумкой и профессионализмом, и ребенку просто невозможно уйти отсюда, не освоив дорожной азбуки.

Здесь с удовольствием отмечаешь про себя, как приживаются многие новшества, почерпнутые из западной практики. Как и в Германии, на светофорах зеленый стал загораться сразу после красного — наполовину сократилась аварийность на перекрестках. Появились, как в Дании и некоторых других странах, «бугорки» — гасители скорости на проезжей части вблизи школ — уменьшился детский травматизм. Всем водителям предложено в первую декаду сентября ездить с зажженными фарами, как в Швеции и Финляндии. Это помогает детям ощутить город, улицу после летних каникул и водителям словно

Руководитель службы дорожной полиции Литовской Республики старший комиссар Рамутис Олека (слева) и комиссар дорожной полиции Люциус Сусливичюс. Кстати, Л. Сусливичюс — постоянный автор журнала «За рулем», известный в Литве и за ее пределами автомобильный журналист. Недавно в России вышла его книга «Этот многоликий автомобиль».



Полицейские — частые гости в каунасской школе безопасности движения. Занятия проводит инспектор дорожной полиции Ричардас Якубчикис.

бы напоминает: «Береги будущее нации!» И еще одно: в Каунасе появляются велосипедисты — признак дорожной культуры, атрибут западных городов.

Конечно, расхваливать сегодня правоохранительные структуры вроде бы занятие неблагодарное. Но скажите: разве не показатель доверия к дорожной полиции то, что в Каунасе сохранился институт бывших народных дружинников (они работают на улицах, в школах), а комиссар местной дорожной полиции Гедиминас Жемайтис общественным опросом назван среди десяти наиболее популярных граждан города! Не считите, что я идеализирую ситуацию с безопасностью движения в Литве — своих бед там хватает — но, честное слово, был бы рад узнать, что в каком-нибудь городе России

его жители так же почитают своего начальника ГАИ.

Но оставим каунасские улицы и вернемся к проблемам БД в масштабах Литвы. На сегодня это создание государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения. Ее концепция разработана дорожной полицией, согласована с министерствами сообщения, здравоохранения, просвещения, социального обеспечения, юстиции, строительства и урбанизации и передана на рассмотрение Правительства. Система эта строится на принципах, прошедших проверку в крупнейших автомобильных странах Западной Европы, где безопасность движения — одно из направлений государственной политики, постоянный объект внимания правительства, парламента, средств массовой информации. Пока, разумеется, на все не хватает средств. Но то, что делается, делается по лучшим образцам. Скажем, государственные регистрационные знаки для транспортных средств Литвы делают по немецкой технологии в соответствии со стандартами Европейского Сообщества — на светоотражающей пленке.

Или другой факт. Розыск украденного транспорта, профилактика краж. Сейчас идет создание компьютерных сетей, свя-

зывающих ЭВМ регистрационных подразделений (в Литве все они компьютеризованы и связаны между собой) с компьютерами розыскных подразделений, а в перспективе — и с компьютерами пограничной службы и таможи. Это позволит сверять данные ввозимого, вывозимого и регистрируемого транспорта с базами данных по угону и поставить заслон для провоза через границу похищенных машин. Хотя система пока действует лишь частично, положительные результаты уже налицо.

Вильнюс — Каунас

Н. ЩЕРБАКОВ
Фото Р. Кайриса и
В. Тарашквичюса



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на стр. 53



ИСТОРИЯ ОДНОГО ЗАДЕРЖАНИЯ



КРИМИНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Фото В. Князева

Нам уже приходилось писать, что дорога — некая лакмусовая бумажка нашей жизни. В событиях, происходящих на ней, нередко можно видеть отражение или проявление страстей человеческих, равно как и проблем, опутавших наше общество. Приведенная ниже история, несколько недель будоражившая целую республику, началась с вполне банального события — даже не дорожно-транспортного происшествия, а с «задержания транспортного средства», если говорить языком милицейского протокола. Впрочем, обо всем по порядку.

26 февраля в газете «Вечерняя Казань» было опубликовано следующее письмо (приводим его полностью).

«Уважаемая редакция «Вечерней Казани»! Обращаюсь к вам милиционер из Набережных Челнов. Не знаю даже с чего начать. У нас несколько сотрудников влипли в весьма неприятную историю.

А началось все с того, что задержали, как говорят в народе, «крутую восьмерку». Она долго крутилась по городу. Требования сотрудников милиции остановиться водитель не выполнял. Задержали машину, лишь подключив второй патрульный экипаж. Как обычно, в таких случаях проводится досмотр транспортного средства для выяснения, нет ли в салоне оружия. Но такая процедура, мягко говоря, не понравилась водителю. Он стал возмущаться, осыпать нас нецензурной бранью. И, как обычно, обозвал нас, ну вы сами, конечно, догадались, как обзывают нашего брата (животное из породы парнокопытных).

По водительскому удостоверению водитель приходился сыном Президенту Республики Татарстан. Но ведь у нас закон для всех одинаков. Что ж, если я сын президента, можно его не выполнять? Надо тогда сыну президента пометить на лбу, кто он такой. Но в нашем случае

этот номер не прошел бы. Все стекла на машине были затонированы. Мы не знали, кто сидит в салоне. А может, там убийца или угонщик, дело-то было ночью. Вот и гадай, товарищ блюститель порядка, останавливать машину или пусть себе катается. Пришлось-таки любителю ночной езды переночевать в не очень комфортабельном заведении.

После этого случая все и закрутилось. Всех милиционеров, которые участвовали в задержании, стали допрашивать, брали объяснения. А через недельку-другую сам начальник УВД тов. Шипилов вызвал всех на кадровую комиссию. И пошла задача «подарков» налево и направо. Кому — строгий выговор, а кому — полное служебное несоответствие. Стояли перед начальником, как будто мы сами проштрафились. Формулировки тоже очень интересные: «за отклонение от маршрута», «за неискренность» (мол, не говорил всю правду). Хотелось бы, конечно, узнать, сам ли начальник УВД «проявил инициативу» или нет. Ему что, больше делать нечего, кроме как лично проводить такие разборки? Неужели сам глава государства Татарстан Президент Шаймиев подсказал? Если это так, то грех цена его указом о борьбе с преступностью и правонарушителями. У нас все суетуют на рост преступности. Куда-де смотрит милиция? Пока с ней будут так поступать, она тоже будет отвечать тем же — смотреть на все сквозь пальцы или вообще повернется спиной. У нас до сих пор действует «телефонное право». Однако у милиционера тоже ведь есть семья, ему тоже хочется жить и работать, если он любит свою профессию.

Фамилию свою пока не указываю. Как писал чуть выше, я еще хочу работать. Все мы люди семейные. С надеждой на вас сотрудник милиции Комсомольского РОВД г. Наб. Челны 06.02.93 г.»

А спустя два дня после публикации, 1 марта, открылась очередная сессия Верховного Совета Татарстана. Случай этот сразу же приобрел иную окраску. К сожалению, даже уважаемые «Известия» сообщением об этом событии озаглавили «Татарстан: инцидент с сыном Президента используется в политических целях». Тут придется отметить, что казанская «Вечерка» — газета независимая, имеющая самый высокий тираж в республике — пользуется репутацией издания оппозиционного. В других местных газетах появились намеки на анонимность опубликованного письма, на то, что «созрело» оно как раз к сессии явно не случайно. Почему-то никто не обратил внимания, что редакция сопроводила его таким комментарием: «Мы не хотели верить этому письму. Но вот получили подтверждение: действительно, был задержан сын Президента РТ. Наказано восемь сотрудников милиции, причастных к этому инциденту. История, что и говорить, из ряда вон... Что же делать, если в наше время даже президенты не избавлены от проблемы «отцов и детей».

Теперь об «анонимности» письма. Коллеги из «Вечерки» показали его мне. Оно было подписано, но заканчивалось просьбой не распространять фамилии автора по вполне понятным причинам. Сотрудники газеты проявили элементарный профессионализм, устроив до опубликования проверку факта, полученного из неизвестного источника. Это потребовало какого-то времени. Впрочем, разговоры о свободе слова у нас всегда звучат одновременно с упреками в охоте за жареными фактами.

Попытки раздуть из этого инцидента политическую драму, действительно, предпринимались. К счастью, они не удалась, и проблема не вышла за рамки этической и морально-правовой. Вот об этом-то и хотелось бы порассуждать.

Излагая факты, постараемся избежать спорных моментов, поскольку они не определяют сути.

Итак, поздно вечером 27 января по улице Комарова города Набережные Челны следовал автомобиль ВАЗ-2108. Моли он привлечь внимание милиционерского поста? А почему бы и нет? Не так велик в это время транспортный поток. У машины были затемненные стекла, а это запрещено Указом Президента Татарстана. Да и обстановка в республике спокойной не называлась, а «мафиозники», как зовут здесь «крутые» ребята, предпочитают именно переднеприводную продукцию ВАЗа. Кстати, во время рейдов из таких тачек при обысках извлекают оружие и другой малоценный груз. Ну почему бы представителям власти не проверить документы у водителя? Патрульный экипаж двинулся вслед за машиной. У милиции были «Жигули» без опознавательных знаков.

В Правилах дорожного движения нет пункта, требующего, чтобы водитель останавливался по сигналу в виде мигания фары. Да и определить, что это тебе сигналит из неизвестной машины в глухую ночь, сложно. Не ровен час — бандиты какие-нибудь. «Восьмерка» не подчинилась. Клянусь, автор этих строк поступил бы так же. Но у милиционеров это действие вызвало естественное раздражение. Они связались по радио с другим экипажем, попросили помощи. Тот находился неподалеку, машина у него была со всеми необходимыми атрибутами и сомнений в своем происхождении не вызывала. По ее требованию водитель «восьмерки» остановился. Подчеркну естественность мотивов и первоначального неподчинения, и милиционерского раздражения. Не особо вникая в предъявленные документы, с неподчинившимися работала, как обычно во время рейда: лицом к машине, руки на крышу и т. д. В общем, провели досмотр и проверили документы. Какие эмоции могут вызвать подобные действия милиции, коснись они вас, законопослушный читатель? В самом лучшем случае — некоторое понимание. Указанный водитель понимания не проявил вовсе, а напротив, очень даже возмутился. В результате на него был составлен соответствующий протокол, и ночь ему пришлось провести в катажке. Отметим, что ни та, ни другая сторона рукоприкладством не занималась.

Однако наш законопослушный (а мы в этом не сомневаемся) герой не стал подавать в суд, а пошел по более короткому пути — пожаловался папе. Благо папа президент. И папа, зная о традиционной нашей судебной волоките, не стал отправлять сына по инстанциям. Он обратился к своему министру внутренних дел. Подозреваю, что он не стал объяснять ситуацию и тем более требовать наказания участников акции. Он просто попросил разобраться. Министр, как ему и положено, оказался догадливым, что очевидно из описания жертв разборок. Обращает на себя внимание и скорость процесса — все было кончено в течение недели.

Коль уж мы по ходу дела пытались поставить себя на место наших героев, попробуем и на этот раз. Не надо особо напрягать фантазию, чтобы представить себе события той холодной ночи. Но вот вообразить себе, чтобы по жалобе на нарушение прав человека, последовавшей от инженера Хайрутдинова или рабочего Иванова, или, паче чаяния, работника кооператива Юсупова, были примерно наказаны аж восемь сотрудников милиции, да еще с такой скоростью — тут нужна

фантазия Сальватора Дали. Но и он вряд ли смог предположить, что достаточно банальная дорожная ситуация станет предметом обсуждения на сессии Верховного Совета Республики Татарстан, отодвигая на второй план некоторые государственные законы. Министр внутренних дел С. Кириллов выступил с обличительной речью, в которой красной нитью проходил принцип «бей своих, чтобы чужие боялись». Оказывается, его сотрудники совершили грубейшее нарушение прав человека, за что и понесли заслуженное наказание. Он утверждал, что независимо от фамилии пострадавшего — Шаймиев или Иванов — виновные будут наказываться всегда.

С огромным удовольствием согласуется с министром. Да вот только выполнит ли он свое обещание? Ведь перспективы просматриваются удивительные: сначала МВД будет завалено жалобами, а потом, неровен час, резкое увольнение едва ли не всего личного состава «по служебному несоответствию». Но в любом случае лучше, чтобы этим занимался суд, а не лично министр.

Выступлениями на сессии дело не завершилось. В Набережные Челны отправилась группа народных депутатов, чтобы провести на месте свое расследование. Буквально на день депутатов определила солидная бригада МВД республики, командированная для «проверки деятельности городского УВД». Сыграло ли свою роль это опережение или какие иные причины, но депутаты, очевидно, вернулись ни с чем. Результаты их поездки на сессии не оглашались, не удалось их заполучить и вашему корреспонденту. Некоторое время ходили слухи, дескать, президентский сынок был пьян за рулем, а в машине при обыске обнаружили «ствол» и милиционеры пострадали напрасно. Но и они скоро затихли.

В начале лета С. Кириллов был освобожден от занимаемой должности и стал... вице-премьером.

Летним днем инспектор ГАИ Ибрагимов обнаружил у одного из казанских рынков неправильно паркованную машину и сделал водителю замечание. В ответ представитель власти услышал площадную брань и узнал, что водитель — «близкий родственник самого Шаймиева!» Оказавшись близостью участков инспектор Салимов помог коллеге препроводить разбушевавшегося гражданина в опорный пункт. Под угрозы «натравить на их семью мафию» милиционеры занялись составлением протокола. Но вдруг начальник райотдела майор Игнатьев прослышал, что его сотрудниками задержан родственник Президента Республики Татарстан. Он немедленно вызвал обоих подчиненных и устроил им форменный разнос, а водителя «уазика» отпустил с миром. На поверку «родственник» оказался председателем скромного нижекамского кооператива, но это выяснилось позже.

Что ж, поведение начальника РОВД вполне укладывается в схему, знакомую нам по истории с сыном Президента Татарстана. Наговесте наше «чего изволите» и безотказно сработавшее «телефонное право».

В заключение хочу посоветовать всем водителям, чья дорога ляжет через просторы Татарстана: чтобы не иметь трений с местной милицией (включая ГАИ) и более того — встретить с ее стороны особое уважение и содействие, при любых контактах с нею смело называйте себя родственником президента.

г. Казань

А. СОЛОПОВ

ИЗ РУК

Как показывает почта журнала, читателей весьма интересует юридическая сторона ситуации, когда автомобиль в личном пользовании меняет хозяина, то есть, говоря языком юристов, совершается гражданско-правовая сделка с транспортным средством. Поэтому поговорим о перепродаже, дарении, наследовании, мене автомобиля, владении им на основании доверенности.

В результате заключения договоров купли-продажи, дарения, мены, а также при наследовании автомобиля возникает право личной собственности на него, характеризующееся совокупностью трех гражданско-правовых правомочий: владения, пользования и распоряжения. Остановимся на этом чуть подробнее.

Владение — это физическое и хозяйственное господство над вещью, в том числе над автомобилем. Право владения принадлежит прежде всего собственнику. Управляющий автомобилем по доверенности, оформленной надлежащим образом, становится титульным владельцем этого транспортного средства и не является собственником автомобиля, то есть не может передать его или продать (если это право не оговорено в доверенности). **Пользование** автомобилем (управление им, перевозка пассажиров и груза) другие лица могут осуществлять как по доверенности, так и без нее, но тогда собственник (или владелец) должен быть рядом. Осуществляя полномочие **распоряжения**, собственник может кому-либо доверить автомобиль, продать или подарить.

Если вопросы, связанные с оформлением доверенности, достаточно хорошо известны (а если нет, их можно выяснить у любого нотариуса), то об ответственности титульного владельца автомобиля в случае ДТП ясная картина далеко не у всех. Попробуем в этом попутно разобраться.

Итак, произошло ДТП. Есть потерпевшие, причинен вред. В соответствии со статьей 444 ГК РСФСР лицо, причинившее вред, освобождается от его возмещения, если докажет, что это произошло не по его вине (ответственность наступает лишь при наличии вины). Статья 454 ГК РСФСР предусматривает ответственность за вред, если он причинен источником повышенной опасности, каким является и автомобиль. Столкновение транспортных средств, а также любое ДТП следует рассматривать как причинение вреда источником повышенной опасности. Вместе с тем статьи 454 и 458 ГК РСФСР предусматривают уменьшение возмещения вреда или отказ в его возмещении при наличии вины, умысла самого потерпевшего или непреодолимой силы.

Судебная практика идет по пути определения (в процентах) степени вины потерпевшего, когда вред причинен имуществом владельца автомобиля. При столкновении транспортных средств, когда не доказана вина его участников, возникший в результате этого имущественный ущерб распределяется поровну между сторонами.

Лицо, управляющее автомобилем по доверенности (титульный владелец), в случае совершения ДТП несет полную материальную ответственность за повреждение автомобиля как перед третьими лицами, так и перед его истинным собствен-

ником. Рассмотрим возможные варианты. Владелец передает управление автомобилем другому лицу и находится в нем сам. Водитель отвечает за причинение вреда в результате ДТП, только если установлена его вина. А владельцу придется отвечать и без своей вины солидарно с водителем.

Если автомобиль передается другому лицу без надлежащего юридического оформления и эксплуатируется в отсутствие владельца, то в случае причинения вреда оба (и водитель, находившийся за рулем в момент аварии, и владелец) несут солидарную ответственность как владельцы.

Рассмотрим теперь передачу автомобиля из рук в руки «насовсем».

Способов перепродажи укажем три. Через комиссионный магазин и подразделение ГАИ автомобиль можно продать и безлично, и конкретному лицу. У нотариуса же оформляется договор купли-продажи только между конкретными лицами.

Взаимоотношения владельца транспортного средства и покупателя с комиссионным магазином основаны на договоре. При разрешении спора суд руководствуется статьями 404—421 ГК РСФСР. Разрешая споры, связанные с расчетом сторон по договору купли-продажи автомобиля через комиссионный магазин, суд имеет в виду, что в соответствии с ГК РСФСР владельцу автомобиля его стоимость оплачивается только комиссионером-магазином. Реализация автомобиля на основании договора комиссии не дает права комитенту (то есть человеку, продающему свой автомобиль) на получение от покупателя каких-либо дополнительных сумм. Соглашение между ними о выплате дополнительной суммы, превышающей оценку магазина, является в силу закона недействительным. При наличии у обеих сторон умысла в получении дополнительных сумм все полученное по сделке зачисляется в доход государства.

Сбор при заключении договора комиссии составляет в среднем 5—10 % от установленной цены автомобиля, если есть конкретный покупатель, при «безличке» же комитент получает всю сумму, на которую оценена машина, а магазин при продаже делает надбавку к цене, указанной в договоре. Оплата сбора при заключении договора комиссии производится за счет комитента.

Вот уже два с половиной года действует порядок, при котором можно перепродать транспортное средство через подразделения ГАИ, которые взяли на себя функцию удостоверения сделки купли-продажи (или мены) в простой письменной форме. По составляемому договору транспортное средство (или номерной агрегат) перерегистрируется с одного владельца на другого. Это предусматривает этап постановки на учет и облегчает функцию ГАИ, так как не нужно потом проверять законность сделки. В договоре указываются паспортные данные продавца и покупателя, а также сведения об автомобиле. Нотариальное удостоверение таких договоров необязательно. По просьбе продавцов, покупателей или обменивающихся сторон необходимое количество

копий договоров заверяет работник ГАИ.

Для проверки достоверности заключенных договоров необходимо присутствие продавца и покупателя (или их доверенных лиц) в Госавтоинспекции при снятии транспортных средств с учета по месту жительства продавца. Обязательно их присутствие и при постановке на учет транспортного средства по месту жительства покупателя, если по желанию владельца транспортное средство было снято с учета для обезличенной продажи и затем реализуется конкретному покупателю на основании договора между ним и продавцом в другой республике, крае, области.

Сбор, взимаемый с продавца, составляет 10 % от согласованной стоимости автомобиля, однако в Москве «планка» понижена до 5 %.

При удостоверении договора купли-продажи в нотариальной конторе необходимы, кроме личных паспортов и технических паспортов автомобилей, квитанция об уплате налога с владельца транспортных средств, акт оценки, составленный СТО или комиссионным магазином, и согласие супруги (супруга) на продажу автомобиля, если он приобретен в период зарегистрированного брака.

Сторонами в договоре могут быть совершеннолетние граждане, кроме тех случаев, когда они признаны недееспособными в определенном законом порядке.

Нотариальная контора взимает 3 % от стоимости транспортного средства по акту оценки. Госпошлина за удостоверение договора купли-продажи может быть оплачена по договоренности одной из сторон или совместно обеими сторонами.

При дарении автомобиля один человек (даритель) безвозмездно передает другому человеку (одаряемому) свой автомобиль в собственность (ст. 256 ГК РСФСР). Здесь надо подчеркнуть, что именно «безвозмездно». Если передача связана с какими-либо взаиморасчетами, то такой случай закон уже не рассматривает как дарение.

Для удостоверения договора дарения представляются те же документы плюс заявление дарителя.

Дарить автомобиль может только собственник, который таким образом передает одаряемому свое право собственности на транспортное средство. Договор дарения составляется в письменной форме и удостоверяется нотариально.

За удостоверение договоров дарения с дарителя взимается госпошлина в размере 3 % от стоимости автомобиля по акту оценки, но не менее установленного законом размера минимальной зарплаты.

Для наследования автомобиля есть два основания: по закону и по завещанию (ст. 527 ГК РСФСР). Автомобиль наследуется по закону, если наследодатель не оставил завещания или в нем не упоминается автомобиль. В этом случае автомобиль переходит к наследникам в соответствии с установленной в законе очередностью (ст. 532 ГК РСФСР). Наследниками первой очереди являются в равных долях переживший супруг, родители, дети. При отсутствии наследников первой очереди или если они отказались от наследства, к принятию наследства призываются наследники второй, а в некоторых государствах и третьей очереди (см. соответствующие статьи ГК государств, входящих

в СНГ). Собственник автомобиля может назначить наследников в завещании. Оно должно быть составлено письменно, подписано завещателем и нотариально удостоверено (ст. 540 ГК РСФСР). Завещание, составленное в упрощенном порядке, если это предусмотрено законом (ст. 541 ГК РСФСР), приравнивается к нотариально удостоверенному.

Завещание может быть удостоверено в любой нотариальной конторе, в стационарном лечебном заведении, сельском Совете, воинской части, на морском или речном судне, в местах заключения, в домах инвалидов или престарелых, в экспедициях.

Завещатель вправе в любое время отменить либо изменить составленное им завещание или написать новое. Завещание может быть подписано как самим завещателем, так и другим лицом, если завещатель, ввиду болезни или по иным причинам, не может сам подписать его.

За составление и удостоверение подлинности завещания с завещателя взимается госпошлина в сумме однократного установленного законом размера минимальной месячной оплаты труда.

Когда наследников несколько, автомобиль может быть продан через комиссионный магазин, а полученная сумма разделена в соответствии с долей каждого в собственности. Наследники могут отказаться от своей доли собственности в пользу кого-либо одного из них. Автомобиль может остаться и в общей собственности нескольких наследников. В этом случае они добровольно решают, на кого автомобиль регистрировать в ГАИ, так как регистрация проводится только на одно лицо. Если согласия нет, наследующие доли определяются судом (ст. 559 ГК РСФСР).

Право наследников на имущество подтверждает свидетельство о праве на наследство, выданное нотариальной конторой по месту открытия наследства. Место открытия наследства признается последнее постоянное место жительства наследодателя (завещателя), а если оно не известно — место нахождения имущества или основной его части. Принятие наследства должно быть совершено в течение шести месяцев со дня открытия наследства. Для этого надо обратиться с заявлением о выдаче свидетельства в нотариальную контору по месту открытия наследства.

Наследник, пропустивший срок на принятие наследства, имеет право на обращение в суд с иском о признании срока для принятия наследства. Свидетельство о праве на наследство выдается наследникам по истечении шести месяцев со дня открытия наследства. За выдачу свидетельства о праве на наследство с наследника (наследников) взимается госпошлина в размере 1 % от стоимости наследуемого имущества.

По договору мены каждая из сторон обязуется передать другой стороне в собственность (оперативное управление) определенное имущество, в том числе и автомобилем транспортное средство. Снятие и постановка на учет в органах ГАИ при обмене производится так же, как при оформлении купли-продажи.

При оформлении договора мены в государственной нотариальной конторе оплачивают услуги оба владельца, госпошлина — 3 % от оценочной стоимости.

Б. НИКИФОРОВ

НЕ ТАК СТРАШЕН ЧЕРТ...



Все больше у нас появляется людей, которые не во сне, а наяву строят планы о покупке, пусть не нового, подержанного, но «автомобиля «оттуда». Нередко сегодня это выгоднее, чем приобретение родных «лад», «москвичей», ИЖей. Само собой, такие планы порождают нема-

Признаться, не ожидал, что мне — человеку без загранпаспорта, придется когда-нибудь иметь дело с таможенной, да и считал всегда, что находится это учреждение в непосредственной близости от государственной границы. Но приехал из служебной командировки в Германию брат на купленных там «бэушных» «Жигулях» и засобирался в другую долгосрочную командировку. Автомобиль ему стал не нужен. В цене столковались быстро — как-никак родственники, и я вступил во владение по доверенности до боли родным ВАЗ-2101, которому суждено остаток жизни провести на родимых дорогах.

Решив упростить процедуру отчуждения до предела, мы с братом отправились в нотариальную контору оформлять доверенность, где нас немного просветили. Оказывается, до регистрации машины в ГАИ доверенность выдается лишь на право... самой регистрации, но никак не владения, вожения и прочее. Пользуясь своим опытом, могу теперь посоветовать: доверенность для постановки на учет брать у нотариуса не менее чем в двух, лучше в трех экземплярах — один вы оставите на таможене, второй — в ГАИ при регистрации, ну а третий — предъявите инспектору на дороге, если с вами не будет хозяина машины.

Оная доверенность лежала вместе с немецкими документами на машину не тронутой до тех пор, пока в третьем по счету отделении ГАИ, куда я обращался, добрый инспектор не объяснил, что «сюда» мне и рановато, и вообще надо «не сюда». Выяснилось, что для всех московских жителей, которые собираются ездить на импортированных в Россию автомо-

лю проблем и вопросов, и не в последнюю очередь, как оформить покупку в таможене, в ГАИ. По этому поводу расхожи всякого рода «невыдуманные истории», а то и просто слухи. Ну, а что же на самом деле!

Об этом заметки автомобилиста Бориса ИВАНОВА.

билья иностранного или отечественного производства, есть только один адрес: 4-й проезд Марьиной Рощи, дом 12, Московская региональная таможня и находящийся по тому же адресу и на той же территории филиал 6-го МРЭО ГАИ.

Позволю себе небольшое отступление. Цель моих заметок — дать понять тем, кто привез автомобиль из-за рубежа, возвращаясь из турпоездки или командировки, кому привезли оттуда машину по заказу, тем, кто, как и я, решил купить еще никоим образом не оформленную иномарку, что этого адреса не миновать. А еще — не слушайте всяких баек по этому поводу: не так страшен черт, как его малюют.

Не скрою, первый мой приезд по этому адресу заставил содрогнуться, и вовсе не от холода. Было это еще в апреле, и вместе с москвичами здесь оформляли автомобили жители Московской области, а таможенных «залов» было меньше, чем теперь. Соответственно, суеты вокруг таможни было еще больше. Я потолкался у всех домиков-вагончиков, куда обращается каждый оформляющий покупку. Первое, что пришло в голову: 1985 год. Разговор антитабачной кампании. Очередь в винный магазин. Но только сплошь из автомобилистов. Тронуло, но не удивило, что суровой государственной рукой здесь уравнины в правах все. Все терпят отсутствие туалета на территории, все ставят машины на, мягко говоря, неровную площадку и все одинаково переносят выпадающую на их долю непогоду, потому что укрыться можно лишь в своей машине — никаких там навесов, скамеек и мусорных баков нет и в помине. Словом, полная уравниловка. Нечасто уви-

дишь генерала-артиллериста, который едва ли не подобострастно пытается привлечь к себе внимание капитана ГАИ: «Това-ариш капитан, ну можно вопросик?» или священника в праздничном одеянии с тревожным взглядом и присущей, казалось бы, всем находящимся здесь нервозной обеспокоенностью.

Посмотрев на все это, сразу захотел уехать и больше тут не появляться. Так и сделал. Но когда через полтора месяца сумма штрафов выражалась уже пятизначной цифрой, а инспектора, останавливающие мои «Жигули» с берлинским номером, стали снисходить даже до угроз (мол, имей совесть), я наконец решился.

Приехав на таможню во второй раз, обстоятельно изучил все домики-вагончики на территории и перечитал не очень внятный перечень того, что надо делать при оформлении, а также список необходимых документов для таможни, в число которых входили загранпаспорт (или справка, подтверждающая пребывание за границей); общегражданский паспорт (не существующего СССР); переведенный на русский язык договор купли-продажи (купчая) или справка-счет для достаточно обеспеченных, покупающих машину здесь, в автосалонах, и наконец справка (вот оно, родное!) о снятии машины с учета в стране выезда.

Ну, что нам, опытным «солдатам бумажной войны», одна-две справки — сделаем! Следующий день был потрачен на то, чтобы чиновник из посольства Германии наклеил в техпаспорт бумажку, ляпнул штемпелек и расписался, после чего отстриг ножницами уголок техпаспорта и произнес единственное за время нашего общения с ним слово «о'кей». Благо, все это ничего не стоило в денежном выражении, и теперь «сходящие» документы у меня были готовы.

Наконец состоялся! Запасшись терпением, чаем, бутербродами и анальгином, встаем с сыном в четыре утра и к пяти причливаем к воротам Московской региональной таможни. Нас встречает хвост из восьми машин, но в списке, прижатом «дворником» к ветровому стеклу первой, свободные графы начинаются с «двадцати». Быть по сему. Заодно берем небольшое интервью у теплой компании в первой машине, размеренно и с чувством подогревающейся коньячком. «Я первый, я», — заявляет молодой человек весьма располагающей к общению наружности и отставляет пластмассовый стаканчик, чтобы прокомментировать свое заявление: «А выехал из дому когда? Как программа по телевизору кончилась, так сразу и поехал. Я сюда уже в третий раз наведываюсь, так что знаю все». Еще довольно долго и обстоятельно «стаканчик» рассказывал нам о том утомительном, что ждет за воротами, но у нас хватило духа не уехать отсюда еще раз.

Около десяти утра заветные ворота распахнулись, и вереница импортных и отечественных иномарок с номерами и без них потянулась во двор таможни, торпеды там размещаешь. Утреннюю зевоту помогло развеять (а заодно и поднять всем настроение) типичное для МРТ происшествие: роскошный, цвета зеленого «металлика» красавец БМВ-850, заезжая на площадку, основательно «сел» на прилично выступающую из асфальта бетонную трубу водостока. Стараниями общества красавец был снят с трубы почти без повреждений. Кстати, по ее виду было ясно, что «знакомился» с трубой далеко не один

«иностранец», а высота ее такова, что без повреждений здесь прошел бы разве что УАЗ.

Довольно аккуратно очередь переместилась к вагончику № 1 за получением таможенных деклараций, которое следовало после проверки московской прописки и других документов. Ныне в правилах оформления отсутствуют техосмотр таможенными инспекторами и проверка номеров на кузовах и шасси. Все это несколько позже проверит при регистрации инспектор ГАИ, и вы можете обеспечить себе изрядную волокиту, если неправильно проставите номера в декларации.

Существует два пути ее заполнения: у кого есть опыт, как правило, делают это сами, а не имеющие такового, идут в вагончик № 3, где быстро и спорно на принтерах в декларации вносят учетные данные. Услуга далеко не бесплатная. На тот день это составляло около трех тысяч. Хотя злые языки утверждают, что цена здесь поднимается быстрее, чем курс доллара на бирже. Да, чуть не забыл: автор услуг — «Ространс». Кстати, то же происходит при оформлении документов для ГАИ, но это стоит чуть ли не втрое дороже. Мы решили пойти путем легким и одновременно дорогим, и в том же третьем вагончике сделали перевод купчей еще до начала работы главного, «таможенного», вагончика № 1.

Начавшие с половины десятого прием таможенники работали довольно спорно, были они достаточно доброжелательны и терпеливы, и к одиннадцати часам мы, двадцатые, уже держали на руках заветные декларации. Не раздумывая долго, отправились знакомым путем в «Ространс», где все было мгновенно заполнено.

Теперь началось томительное ожидание пропуска в заветную зону — непосредственно в залы таможенного оформления, охраняемые молодцами в форме и с дубинками. В тот день работало три зала, хотя как-то не поворачивается язык назвать этим внушительным словом скудно оборудованное помещение бывших товарных складов Московской железной дороги. Пока инспектор завершает оформление, проверяет все бумажки, ко-

За воротами Московской региональной таможни.

торые вы прижимаете к груди как самое дорогое в вашей жизни, вы идете в кассу платить ну просто фантастическую (после грабежа в «Ространсе») сумму — целых сто двадцать рублей! После этого обратно к инспектору, где вам вручают «Удостоверение на ввозимое в Российскую Федерацию автомобилем транспортное средство». Выглядит оно чуть хуже, чем почтовое уведомление, но для вас имеет ценность выигрышного лотерейного билета.

Вот здесь я бы порекомендовал всем ликующим по случаю завершения процесса остановиться и еще раз спокойно проверить соответствие номеров двигателя, кузова и шасси на вашей бумажке-удостоверении и на машине. Все соответствует? Прекрасно, можно переходить к следующему этапу, как перешли и мы к вагончику № 4 — филиалу 6-го МРЭО ГАИ. Будем ставить свою «ноль первую» на учет — получать номера и техпаспорт. Приближаясь к этому, еще недавно казавшемуся таким далеким обитателю ГАИ, нас весьма удивила царящая здесь суета и толкотня. Выяснилось, что в толпе немало вчерашних неудачников — тех, кто не успел получить техпаспорт вчера, либо из-за неточностей в бумагах, либо в связи с окончанием рабочего дня у девушки, оформляющей документы и выдающей номерные знаки. Ну что же, не будем тужить. Заняв очередь, можно добраться до расположенной неподалеку сберкасса и уплатить дорожный налог и сбор за постановку на учет (две тысячи четыреста двадцать три рубля). Для экономии времени стоит разделиться: пока один платит, другой успевает оформить учетные карточки и заявление. Хотя я уже упоминал, что эту услугу оказывает опять-таки очень быстро все тот же местный монополист «Ространс» с его принтерами и гонорами.

Теперь, когда все заполнено и оплачено, главная задача — не пропустить вышедшего для техосмотра инспектора ГАИ, а придерживая его за локоть, довольно навязчиво увлечь к стоящей с открытым капотом вашей любимице. Кажется, получилось: инспектор, осмотрев машину, забирает у вас бланк заявления, что-

бы удостоверить в нем результаты увиденного и, пропустив через компьютер информацию, отдать вам заявление с его подписью.

Еще минут двадцать ждем этого торжественного акта и еще раз проверяем соответствие номеров — теперь уже в учетных карточках и в резолюции инспектора на бланке заявления.

Только сейчас, видимо, предвидя скорое окончание процедуры, соображаем, что нас что-то отвлекает: ах, это запахи, которые исходят из расположенной по соседству в таком же вагончике заправки «Диоген». Пахнет пирогами и кофе. Совсем неплохая конкуренция для наших бутербродов! Но — не отвлекаться! Впереди финишный бросок.

Остаиваем в последний раз очередь к окошку в вагончике ГАИ и, конечно, клянем себя, что не заняли ее заранее. Да, неплохо подстелить соломку, когда знаешь где упадешь. Но вот сдав все документы в окошко, провожу последние сорок минут ожидания номеров и техпаспорта в раздумьях: ну где же взять столько соломки!..

А вот и оказалась в дверном проеме вагончика девушка с регистрационной книгой и даже произнесла тихонечко фамилию. Одуревшие от счастья и усталости, мы пытаемся тут же прилепить новые номера к машине, неизвестно куда теперь торопясь.

Правда, возвращаясь к автомобилю, успеваем накопиться под летним солнцем, попадаем под холодный душ — пара свежих вмятин на крыльях и бампере (уж не следы ли это рулежки той «подогремой» с утра компании?). И поэтому хочется, забыв о бутербродах, обо всем на свете, усесться за руль и — домой, отсыпаться. Ведь впереди еще так много непроеденных километров. Пожелаем же ровных российских дорог и себе, и вам, коллеги-«иммигранты». В конце концов, не произошло ровным счетом ничего страшного, что путь наш по этим дорогам начался с Московской региональной таможни — 4-й проезд Марьиной Рощи, 12. Не так ли?..

Фотго автора

НАШ ПОСТСКРИПТУМ

1. Летом ситуация на Московской таможне ухудшилась. Увеличился приток автомобилей «оттуда», и страждущим приходится каждый день с утра пораньше мчаться на таможню, чтобы отмечаться в длинных списках. Это длится, как правило, 7—8 дней.

2. Упомянутый «монополист» «Ространс» — это большой таможенно-экспедиторский комплекс, предоставляющий широкий набор услуг, в том числе ремонт авто и бытовой техники. Именно у него арендуют помещение таможня и 6-е МРЭО ГАИ.

3. В случае, если привезенный из-за рубежа автомобиль будет продан владельцем (на языке юристов это называется «отчуждение») раньше, чем через два года после пересечения границы, придется снова обращаться на таможню, но на этот раз оформление будет стоить не 120 рублей, а намного дороже: 0,1 ЭКЮ (1 ЭКЮ — примерно 2 немецкие марки) за каждый кубический сантиметр двигателя автомобиля (оплата в СКВ или в рублях по курсу). Такая сумма взимается с легковых, грузо-пассажирских (вместимостью до 10 посадочных мест) и гоночных машин. Прочие облагаются пошлиной в размере 15 % стоимости покупки. Исключение для отечественных автомобилей — они отчуждаются беспошлинно.





ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

Читая ваши письма, мы пришли к выводу, что многие вопросы, которые вы задаете, требуют более обстоятельных ответов, чем те, которые публикуются в «Справочной службе». В предлагаемом материале мы пытаемся дать развернутые пояснения к нескольким письмам, касающимся конструкции и эксплуатации автомобилей. Автор — инженер Б. СИНЕЛЬНИКОВ.

Как определить износ подшипников передних ведущих колес без разборки ступиц, долго ли они служат?

Износ этих подшипников дает о себе знать сначала звуком, а затем все более заметным люфтом. Дело в том, что они содержат два ряда шариков, которые изнашиваются неодновременно: если один ряд начинает «петь», то другой молча держит колесо. По мере износа первоначальный звук высокого тона становится ниже и возникает уже при меньшей скорости. Шум ступичных подшипников особенно хорошо прослушивается при поворотах, когда одно колесо нагружается больше, а другое, наоборот, разгружается. Поэтому в левом повороте сильнее шумит правый подшипник, в правом — левый. Когда же они изнашиваются настолько, что появляется люфт, ощутимый при покачивании руками вывешенного колеса (вверх — вниз, к себе — от себя), подшипники надо заменять, чтобы восстановить требуемые углы уста-

новки колес. Это, во-первых, снизит износ шин, во-вторых, улучшит устойчивость и управляемость автомобиля.

Что касается срока службы подшипников, то он зависит главным образом от качества их изготовления. А оно, мягко говоря, нестабильно. То материал и размеры шариков и колец не те, то смазки в них заложили мало (к сожалению, ни проверить, ни ввести ее в подшипник невозможно, поскольку шарики закрыты шайбами).

Именно поэтому в одних автомобилях подшипники служат 20—25, в других 50—60 тысяч километров (это, пожалуй, средняя величина), а в некоторых — более 100 тысяч; кому как повезет.

Хочу поставить аккумуляторную батарею на зимнее хранение, подключив к ней подзарядное устройство, чтобы компенсировать саморазряд. Какие параметры следует выдерживать?

Прежде всего отметим, что пользоваться подзарядным устройством есть смысл, когда необходимо поддерживать ее постоянно в наилучшем рабочем состоянии; скажем, зимой, когда затруднен пуск двигателя.

Если же батарея поставлена на длительное хранение, то ее требуется подзарядить, лишь когда плотность электролита снизится на 0,04 г/см³ относительно нормальной первоначальной, то есть станет ниже 1,24.

Кроме того, постоянный подзаряд батареи ускоряет коррозию решеток в положительных пластинах, поэтому применять его без острой нужды не стоит.

А чтобы батарея меньше разряжалась, надо, во-первых, содержать в чистоте ее

поверхность: тогда не возникнут токопроводящие мостики между ее выводами; во-вторых, хранить батарею при минимальных температурах: электролит становится более вязким, и нежелательные химические реакции в нем замедляются.

На саморазряд также влияет чистота электролита и состояние пластин: чем они чище, то есть «здоровее», тем лучше. Представление о саморазряде батарей разного возраста при различных температурах дает приводимый на рис. 1 график.

Из него видно, что старые, проработавшие 4—5 лет батареи (3) разряжаются в несколько раз быстрее новых (1). Поэтому, если храните их при температурах ниже нуля, чаще проверяйте плотность электролита, чтобы не пропустить момент, когда она снизится настолько, что жидкость просто замерзнет и разрушит корпус и пластины.

Кстати, саморазряд необслуживаемых батарей (нового типа) идет в три раза (!) медленнее, чем у обычных, «черных».

При установке приемной трубы глушителя бывает трудно надеть ее фланец на шпильки и закрепить, не повредив резьбу на латунной гайке, поскольку она мелкая и мягкая. Не лучше ли крепить трубу болтами со стороны фланца, вворачивая их в коллектор?

Предлагаемый способ крепления (рис. 2, справа) был бы хорош и, конечно, принят заводами (серийное крепление — на рис. 2, слева), если бы не одно «но». Резьба этих болтов не должна состыковаться с резьбой в чугунном коллек-

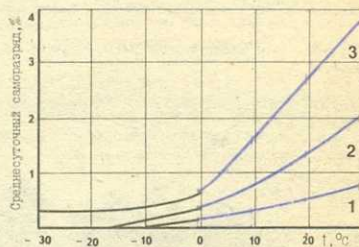


Рис. 1. Зависимость саморазряда батарей от температуры окружающего воздуха.

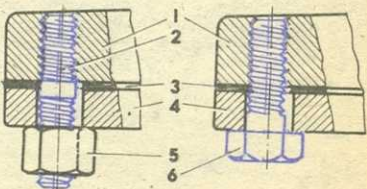


Рис. 2. Крепление приемной трубы: слева — штатное; справа — предлагаемое; 1 — выпускной коллектор; 2 — шпилька; 3 — прокладка; 4 — фланец приемной трубы; 5 — гайка; 6 — болт.

торе вследствие коррозии, для которой здесь создаются очень благоприятные условия — высокая температура и вода, летящая из-под колес. Опыт применения автолюбителями обычных стальных болтов и таких же гаек вместо латунных показал, что через год-другой (в за-



Рис. 3. Вертикальное размещение запасного колеса в «Москвиче-2140».

висимости от условий) вывернуть их без повреждения деталей не удается.

Мало помогает и защита резьб противокоррозионными смазками, содержащими жаростойкий графит. Значит, нужны болты из нержавеющей стали (или латуни, хотя она и слаба), что недоступно серийному производству из-за дефицита и дороговизны материалов.

Чтобы было легче надеть фланец трубы на шпильки при существующей конструкции, достаточно немного отжать двигатель при помощи домкрата или подходящего рычага.

В «Москвиче-2140» запасное колесо занимает много места в багажнике. Почему завод не поставил его вертикально у крыла, как в «Жигулях»? Можно ли это сделать своими силами?

При вертикальном расположении запасное колесо опускается ниже уровня пола в багажнике. Если здесь штамповать углубление (как в «Жигулях»), то выступающая наружу часть не даст возможности крепить заднее ухо рессоры.

Конечно, можно было сделать вырез в полу и закрывать его съемным кожухом после установки рессоры. Однако завод не пошел на такое усложнение конструкции, посчитав, что в серийном производстве трудно выполнить требуемые размеры и обеспечить совпадение десятка крепежных отверстий в кожухе и днище. Свое влияние оказали и экономисты, не допустившие, чтобы трудоемкость изготовления автомобиля увеличилась — даже в интересах потребителя.

Что касается самостоятельной доработки днища багажника, то она, как показывает опыт, эффективна и доступна автолюбителям. Один из вариантов изготовления и установки кожуха (рис. 3) описан в журнале «За рулем» (1989, № 7, стр. 27).

РЕГУЛИРУЕМ ГЛАВНУЮ ПЕРЕДАЧУ

Продолжаем разговор о ремонте редуктора заднеприводных «Жигулей» и «Москвичей», начатый в предыдущем номере журнала. Там речь шла о диагностике и разборке узла. Сегодня инженер А. СМЕРНОВ расскажет о самых трудных операциях — сборке и регулировке. Напомним, что указанные работы сможет выполнить только квалифицированный слесарь.

В зависимости от того, какие детали заменены, возможны четыре варианта проведения сборочных работ.

Вариант первый: комплект шестерни и подшипники признаны годными и не заменялись.

Сначала соберите узел ведущей шестерни (см. рис. 1 в предыдущем номере журнала). В редуктор автомобилей «Москвич» выпуска до 1984 г. сальник 18* пока не устанавливайте. Теперь приступим к затяжке гайки 21 ведущей шестерни, создавая тем самым предварительный натяг подшипников 17 и 24.

У редукторов автомобилей ВАЗ гайку затягивайте динамометрическим ключом моментом 12—26 кгс·м (118—255 Н·м), удерживая ведущую шестерню от проворачивания специальным ключом (рис. 2) или застопорив ее способом, приведенным выше (при описании разборки узла). Когда момент превысит 10 кгс·м, проверьте подтяжку подшипников. Для этого измерьте сопротивление проворачиванию ведущей шестерни при помощи динамометра (рис. 3) — оно должно составлять 4—6 кгс·м (0,4—0,6 Н·м). Если нет динамометра, натяг в подшипниках можно проверить так: от толчка рукой фланец 20 должен повернуться на 2—2,5 оборота, затем остановиться. Осевого люфта у шестерни быть не должно (проверьте индикатором). Заметим, что такая проверка момента под силу только опытным специалистам. Тем, кто собирает редукторы не часто, рекомендуем способ, описанный в следующем разделе.

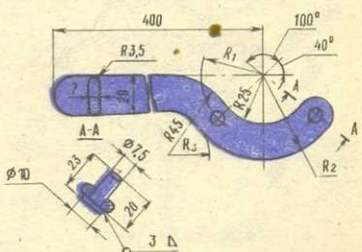
Если момент сопротивления проворачиванию шестерни оказался больше 6 кгс·см, а момент затяжки гайки меньше 12 кгс·м, то замените распорную втулку 16 новой, иначе не сделаете регулировку правильно. После замены втулки отрегулируйте натяг в подшипниках заново. Напомним, что самоконтражущуюся гайку 21 можно использовать многократно (7—10 раз).

Теперь о редукторах автомобилей «Москвич» выпуска до 1984 г. Затяните гайку 21 динамометрическим ключом с моментом 14,5—16 кгс·м (142—157 Н·м) и проверьте рукой ведущую шестерню на 8—10 оборотов, чтобы ролики подшипников освободились от смазки. После этого проверьте момент сопротив-

ления проворачиванию ведущей шестерни (способ изложен выше): допустимая величина — 3—5 кгс·см или 0,3—0,5 Н·м (2—3 оборота фланца от толчка рукой). Если момент сопротивления меньше необходимого, то, как правило, ощущается осевой люфт ведущей шестерни, что недопустимо. В этом случае нужно уменьшить толщину пакета регулировочных прокладок 30. Практика показывает, что при сборке узла ведущей шестерни из прежних деталей для получения требуемого предварительного натяга в подшипниках 17 и 24 толщину пакета прокладок 30 нужно уменьшить на 0,03—0,04 мм. Набрать пакет можно из заводских или самодельных прокладок, вырезанных из латунной фольги. После их установки соберите узел ведущей шестерни вновь, затяните гайку 21 и проверьте момент сопротивления, если необходимо — измените количество прокладок, с тем чтобы добиться нужного преднатяга. По достижении цели частично разберите этот узел, запрессуйте сальник 18, предварительно окупав его в минеральное масло (любое), и соберите вновь. Окончательно затянув гайку 21, не забудьте законтрить ее.

У редукторов «Москвичей», выпущенных с января 1984 г., вместо обыкновенной гайки 21 — самоконтражущаяся, поэтому распорную втулку 16 и регулировочные прокладки 30 перестали устанавливать. Теперь, чтобы создать нужный предварительный натяг в подшипниках 17 и 24, затягивайте гайку 21 динамометрическим ключом в последовательности, приведенной для редукторов автомобилей ВАЗ. Если при проверке предварительного натяга в подшипниках момент сопротивления проворачиванию оказался более 5 кгс·см (от легкого толчка рукой фланец 20 делает меньше двух оборотов), то ослабьте гайку 21 и ударом деревянного или резинового молотка по торцу ведущей шестерни со стороны зубчатого венца осадите внутреннее кольцо подшипника 17. Осадив, доверните гайку 21 настолько, чтобы момент сопротивления, измеренный динамометром, лежал в указанных выше пределах (или от толчка рукой фланец 20 делал 2—3 оборота). Помните, осевого люфта шестерни быть не должно.

Рис. 2. Ключ для фланца ведущей шестерни.



Марка	R1	R2	R3
ВАЗ	35	45	25
«Москвич»	40	50	20

* Нумерация деталей редуктора дана по рис. 1, опубликованному в № 9.

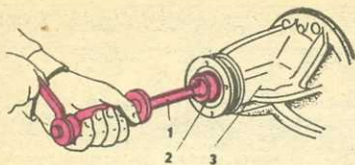


Рис. 3. Проверка предварительного натяга в подшипниках ведущей шестерни динамометром: 1 — динамометр; 2 — переходная втулка или торцовая головка; 3 — картер редуктора.

Второй вариант ремонта: заменены подшипники ведущей шестерни.

С редукторами автомобилей ВАЗ и «Москвич» выпуска с января 1984 г. следует проделать те же операции, что и в первом варианте, когда подшипники не заменялись. В редукторах автомобилей ВАЗ нужно установить новую распорную втулку 16, а предварительный натяг в подшипниках 17 и 24 создать такой, чтобы момент сопротивления проворачиванию ведущей шестерни 23 составил 16—20 кгс·см (1,5—1,9 Н·м), у «Москвичей» — 15—35 кгс·см (1,4—3,4 Н·м). Если нет динамометра, можно воспользоваться ключом (см. рис. 2) и грузом. Его подвешивают на нити 3 (рис. 4) и перемещают по рукоятке ключа до начала проворачивания фланца 4. Замерив плечо l_1 , вычислите момент по элементарной формуле механики. Почему теперь не обойтись без точных измерений? Новые детали (подшипники, распорная втулка) имеют другие размеры и жесткость, поэтому создать требуемый преднатяг «на глазок» не удастся.

Последовательность измерений проследим на примере. Пусть ведущая шестерня провернулась, когда груз $G_1 = 0,5$ кгс находился в точке А, расстояние от которой до оси вращения фланца $l_1 = 150$ мм = 15 см. Момент, стронувший шестерню с места: $M = M_1 + M_2$, где M_1 — момент от груза G_1 ; $M_1 = G_1 \cdot l_1 = 0,5 \times 15 = 7,5$ кгс·см; M_2 — момент от веса ключа; $M_2 = G_2 \cdot l_2 = 0,5 \cdot 20 = 10$ кгс·см, где G_2 — вес ключа (примерно 0,5 кгс, если изготовить его из стали по размерам на рис. 3); l_2 — расстояние от центра тяжести ключа до оси вращения ведущей шестерни, равное примерно 20 см.

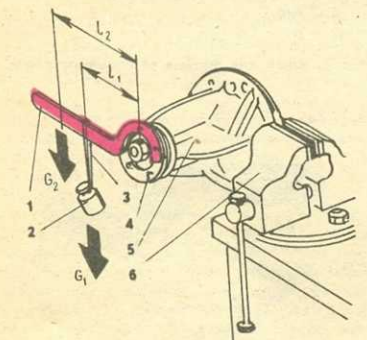


Рис. 4. Проверка предварительного натяга в подшипниках ведущей шестерни при помощи ключа: 1 — ключ для фланца ведущей шестерни; 2 — груз (гиря); 3 — нить; 4 — фланец ведущей шестерни; 5 — картер редуктора; 6 — тиски.

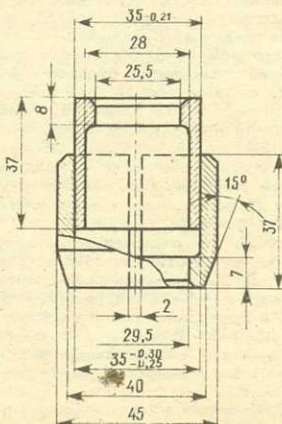
Суммируя, получим: $M = 7,5 + 10 = 17,5$ кгс·см (1,72 Н·м).

Можно было бы удовлетвориться полученной величиной, так как она — в регламентированных пределах. Рекомендуем, однако, довернуть гайку 21, добившись значения $M = 21—22$ кгс·см (2,05—2,15 Н·м) для автомобилей ВАЗ и $M = 36—38$ кгс·см (3,5—3,7 Н·м) для «Москвичей». Во-первых, если момент M равен или близок к максимально допустимому, новые подшипники прирабатываются быстрее, а период эксплуатации узла до следующей регулировки подшипников или подтяжки гайки ведущей шестерни (для устранения осевого люфта, возникшего из-за естественного износа) будет продолжительнее, чем при значениях M , близких к нижнему пределу. Во-вторых, описанным способом вы проверяете момент трения покоя, которое несколько больше, чем трение при взаимном перемещении деталей. Следовательно, фактическая величина момента сопротивления, которую указывают в инструкциях в расчете на измерения динамометром, меньше полученной при помощи ключа и груза. Поэтому подшипники не будут перетянты.

Прежде чем рассказать о регулировке «москвичовских» редукторов старой конструкции, заметим, что ключ, который служит рычагом при измерении момента, можно изготовить из подручных материалов: фанеры, оргстекла и т. п. Центр тяжести легко определить, отыскав положение, при котором рычаг, лежащий на острие (например, отвертки), будет в равновесии. Точка приложения острия близка к центру тяжести.

У редукторов автомобилей «Москвич» выпуска до 1984 г. после замены подшипников необходимо подобрать новый пакет регулировочных шайб 30 (см. рис. 1). Для этого соберите узел ведущей шестерни, но без сальника 18. Вместо распорной втулки 16 и регулировочных прокладок 30 установите телескопическую контрольную распорную втулку (рис. 5). Гайку 21 затяните с таким усилием, чтобы после 8—10 оборотов ведущей шестерни момент сопротивления вращению при проверке динамометром был 15—35 кгс·см (1,5—3,5 Н·м). После этого разберите узел, аккуратно снимите телескопическую втулку и замерьте микрометром высоту телескопической и штатной втулок.

Рис. 5. Телескопическая контрольная втулка.



Разница в размерах укажет толщину нового пакета регулировочных прокладок, который нужно установить вместе со штатной распорной втулкой на прежнее место, собрать узел заново (опять без сальника 18), затянуть гайку 21 моментом 14,5—16 кгс·м (142—157 Н·м) и проверить момент сопротивления проворачиванию ведущей шестерни. Если и на этот раз момент окажется в установленных пределах (если нет — повторите операцию), частично разберите узел и соберите вновь, запрессовав сальник 18. Гайку 21 затяните моментом 14,5—16 кгс·м и законтролите.

Если телескопической контрольной втулки нет, подбирайте толщину нового пакета регулировочных прокладок поэтапно: уменьшайте после очередной сборки и проверки момента сопротивления. Первый пакет должен быть толще прежнего на 0,1—0,2 мм, чтобы при первой сборке избежать перетяжки подшипников, которая чревата повреждением деталей.

Количество сборок-разборок узла можно сократить, если при первой, затянув гайку динамометрическим ключом, воспользоваться индикатором часового типа для замера осевого люфта ведущей шестерни. Прибор укажет, насколько уменьшить толщину пробного пакета. Обычно нужную толщину удастся определить со второй попытки. Подобрал прокладку и проверил момент сопротивления, окончательно соберите узел.

Окончание в следующем номере.

«ЛЕНА» ОХЛАЖДАЕТ

На страницах журнала в свое время сообщалось, что в продаже появился антифриз «Лена», аналогичный по качеству широко известному «Тосолу» [ЗР, 1990, № 8—9]. Поскольку далеко не всем известны свойства и возможности применения новой жидкости, представляет интерес информация Е. АНДРЕЕВА, заместителя начальника производства специжидкостей Дзержинского объединения «Капролактамы».

Еще в 1987 году Межведомственная комиссия по испытанию топлив, масел, смазок и специальных жидкостей при Госстандарте СССР, рассмотрев результаты госиспытаний охлаждающей жидкости «Лена», приняла решение допустить ее к производству и применению в автомобилях и по мере освоения ее промышленного выпуска прекратить изготовление жидкости «Тосол». С тех пор, однако, многое в жизни, в экономике изменилось, так что сегодня в продажу поступают и «Лена», и «Тосол».

На «Капролактаме» освоили новый антифриз в 1989 году. Поначалу делали 1000 тонн в год, сегодня — в десятки раз больше. Договоры на его поставку заключены с АЗЛК, ГАЗом, КамАЗом, УАЗом. И все же автомобилисты предпочитают «Тосол», а не «Лену». Почему?

Уверен, дело в том, что к «Тосолу» привыкли — он выпускается уже давно.

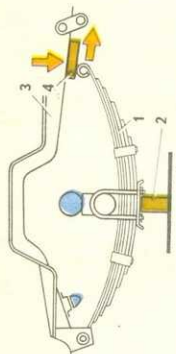
Окончание на стр. 47

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

Некоторые владельцы «москвичей», восстанавливающие с запасом прогиб рессор (в том числе по рекомендациям журнала «За рулем»), испытывают трудности, устанавливая их на машину.

Советую им простой и эффективный способ, суть которого ясна из рисунка. Поднимите насколько возможно машину домкратом и закрепите переднее ухо рессоры. Под ее середину подставьте упор и опустите машину, пока заднее ухо рессоры не займет нужное для крепления положение.

При этом чтобы ухо, скользящее по лонжерону днища, не повредило его, поставьте между ними подводящую прокладку (я использую деревянный брусок $15 \times 40 \times 200$ мм,



Установка рессоры: 1 — рессора; 2 — упор-подставка; 3 — лонжерон на днище; 4 — прокладка.

смазывая его консистентной смазкой для лучшего скольжения).

Удобней использовать не штатный рессорный, а винтовой домкрат: он позволяет точнее совместить крепёжные отверстия.

А. КАПУСТА
г. Николаев

ходу, как показано на рисунке.

Для этого достаточно разрезать трубопровод 2, соединяющий пневмоклапан 10 с экономайзером карбюратора, и при помощи тройника 8 (можно использовать применяемый для опрыскивания стекол) подсоединить трубопровод 3. Пневмоклапан с электронным управлением будет отключать подачу разрежения в разгрузочное устройство при торможении двигателем и тем самым отключать подачу газа в двигатель.

При установке газового оборудования на автомобиль, где карбюратор с экономайзером принудительного холостого хода снабжены пневмоклапаном (ВАЗ-2105, -2107 и др.), последний можно использовать и для управления газовым редуктором: отключать подачу газа при работе двигателя на принудительном холостом

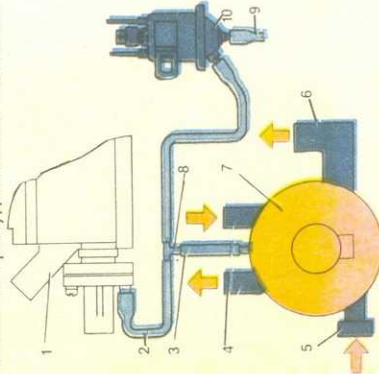


Схема соединения газового редуктора: 1 — карбюратор; 2 — трубопровод, соединяющий экономайзер с пневмоклапаном; 3 — трубопровод к разгрузочному устройству газового редуктора; 4 — штуцер подающей охлаждающей жидкости; 5 — подвод газа от баллона; 6 — патрубков подачи газа в двигатель; 7 — газовый редуктор; 8 — тройник; 9 — шланг к впускной трубе; 10 — пневмоклапан.

М. ЛУГОВЦОВ

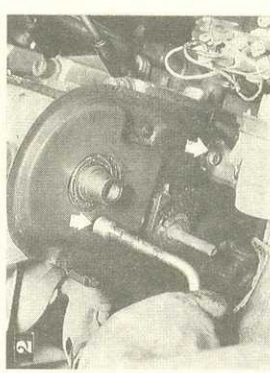
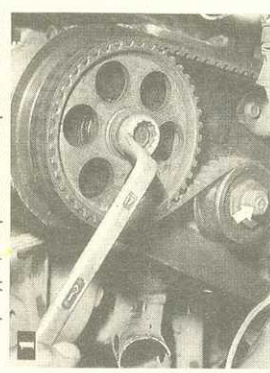
Линия сгиба

СВОИМИ СИЛАМИ

ЗАМЕНЯЕМ ВОДЯНОЙ НАСОС ВАЗ-2108 И ВАЗ-2109

За это приходится браться, когда изнасилась уплотнительная манжета (сальник) или шариковый подшипник насоса.

В том и другом случае манжета перестает удерживать охлаждающую жидкость, и она вытекает через контрольное отверстие водяного насоса. Утечку антифриза легко заметить по указателю температуры, стрелка которого начнет

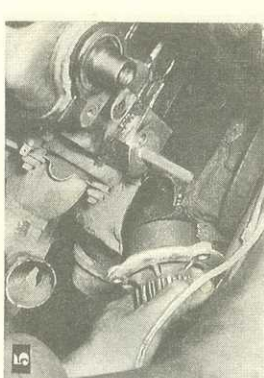
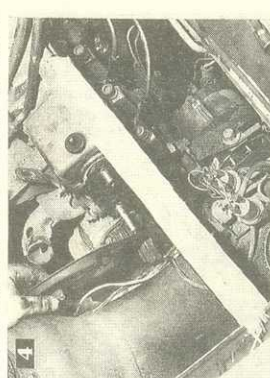


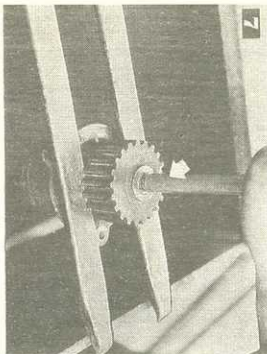
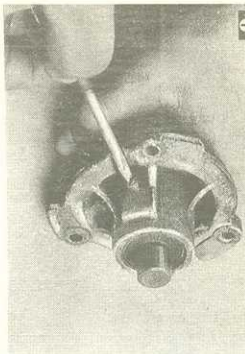
сместиться к красной зоне, если в системе не хватает жидкости.

Часть операций придется выполнять под автомобилем, поэтому найдите яму или подстелите.

Сначала сливаем из системы охлаждающего антифриза. Для этого ключом «на 13» вывертываем из блока цилиндров винтовую пробку, которая расположена недалеко от стартера, и пробку расширительного бачка, предварительно поставив под двигатель емкость. Пробку сразу вверните на место, иначе про нее легко забыть и залитый после ремонта антифриз может вытечь на землю. Снимаем корпус воздушного фильтра или терморегулятор.

Ключом «на 10» откручиваем три винта (два с торца, один на плоскости), крепящие переднюю пластмассовую защитную крышку газораспределительного механизма, и снимаем ее. Торцевым ключом «на 17» ослабляем винт, притягивающий зубчатый шкив к распределитель-





ному валу (фото 1). Вышеиваем правое переднее колесо, вкручиваем латуню переднюю (четвертую, если коробка передач четырехступенчатая) и, вращая ведущее колесо, совмещаем метки на шкиве распределительного вала и задней защитной крышке. Проверяем совпадение меток и на маховике со шкивом на блоке цилиндров, предварительно сняв резиновую заглушку с окошка корпуса сцепления. Торцевым или накидным ключом отворачиваем гайку натяжителя ремня (см. фото 1, по стрелке) и снимаем его. Освободившись збучный ремень удаляем, со шкива распределительного вала. Затем снимаем сам шкив, до конца вывернув крепящий его болт. Если шкив не удается снять рукой, несколько раз слегка ударим по нему деревянной ручкой молотка.

Торцевым ключом «на 10» (фото 2) откручиваем два болта крепления металлической задней защитной крышки газораспределительного механизма.

Две последующие операции выполняем под автомобилем. Отворачиваем и снимаем левую половину защиты моторного отсека. Она закреплена шестью саморезами: два сбоку в колесной нише, два внизу спереди и два посередине (они скрепляют между собой правую и левую половины защиты). При помощи двух накидных ключей «на 17»

отворачиваем и вынимаем болт левой опоры двигателя (фото 3).

Возвращаемся наверх. Наклоняем влево и фиксируем мотор подходящей деревянной распоркой так, чтобы между правым брызговиком и двигателем образовался зазор. Достаточный, чтобы вынуть водный насос. Торцевым ключом «на 10» откручиваем три винта, крепящих насос к блоку двигателя. Снимаем металлическую защитную крышку (фото 4) и, слегка постукивая по шкиву насоса деревянной ручкой молотка, вынимаем его (фото 5).

Чтобы разобрать насос, нужен универсальный съемник, с его помощью демонтируют збучный шкив и крыльчатку. Если съемника нет, можно выполнить операцию, имея под рукой вороток, близкий по диаметру к валу насоса, молоток и две монтировки.

Сначала выворачиваем стопорный винт (для наглядности на фото 6 насос показан уже без збучного шкива). Между двумя монтировками (они опираются на подставки) кладем насос збучным шкивом вверх и сильными ударами снимаем шкив с вала (фото 7). Молотком выбиваем вал с подшипником и крыльчаткой из корпуса насоса. Крыльчатку снимаем с вала точно так же, как и шкив.

Собираем насос и двигатель в обратной последовательности. Прежде чем делать это, проверяем состояние передних крыльчаток, трущихся о графитовое кольцо сальника. Если на нем есть раковины, выработка, удалите их шкуркой.

Перед сборкой насоса сначала запрессуйте манжету, а затем вал с подшипником, совместив отверстия под стопорный винт в корпусе подшипника и насоса. Винт потом необходимо слегка закернить. Перед установкой насоса на двигателях вырезайте новую прокладку, устанавливаемую между насосом и блоком цилиндров, поскольку старая вряд ли уцелеет при демонтаже насоса. Обратите внимание на то, чтобы не повредить остатки старой прокладки с поверхности блока. Установив збучный ремень и отрегулировав его натяжение, не забудьте проверить совпадение меток газораспределительного механизма.

Заметим, что манжета в насосе ВАЗ-2108 точно такая же, как и в насосах двигателей заднеприводных «Жигулей». Она, как и подшипник с валом, подходит также к насосу «Таврия».

В следующем номере — «МЕНЯЕМ ВЕТРОВОЕ СТЕКЛО НА „ЖИГУЛЯХ“»

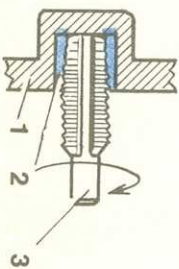
Линия сгиба

Если регулировочные болты клапанных зазоров в «жигулях» и двигателях автомобилей приходят при регулировке выворачивать почти до предела (после механической обработки изометрических торцев клапанов), надейте на стержни клапанов колпачки, изготовленные по привидимому здесь эскизу. Торцы клапанов при этом должны быть ровными и перпендикулярными стержню (при необходимости обработайте их), а выступ колпачка — войти в паз рычага (рокера). Для колпачков подходит сталь Х12М или дугая, которую мож-

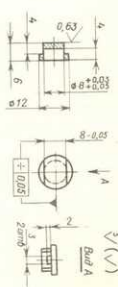
Резиновые накладки на педали сцепления и тормоза обычно протираются на одном из углов. Не дожидайтесь, когда появится дыра, снимите поработавшую насадку и, повернув ее вокруг оси, снова надейте. Так она прослужит гораздо дольше. Хмельницкая область, д. Крыльская г. Каменец-Подольский

При ремонте стартера СТ-117А «Москвича» (чем вынуждены заниматься ныне многие автолюбители) трудно было извлечь бронзовую втулку из глухого отверстия в крышке. Из всех известных слесарных способов самым простым и эффективным оказался «метчиковой». В отверстие втулки ввернул метчик М12, который, упершись в дно отверстия, вытолкнул из него втулку, как показано на рисунке.

Атаманский край, г. Рубцовск В. ШВИН



но цементировать до твердости НРС5...60. Такие колпачки не только компенсируют укороченные клапаны, но и защищают их торцы от износа. С ними стало легче регулировать зазор клапанов, уменьшился шум при работе. г. Красноперекопск В. ВАХМИСТРОВ



В дороге отказал двигатель «Москвича-2140». После проверки системы зажигания выяснилось, что в строю конденсатор, закрепленный на распределителе. Запасного не было — случай очень редкий в нынешнее время — и помощи ждать было неоткуда. Пошел на крайние меры. Разобрал автоматизированный «Родон» и ножницами аккуратно отрезал конденсатор емкостью 0,022 мкФ. Посредством двух проводов подсоединил его вместо штатного и благополучно доехал до дома.

Кому-то этот способ покажется варварским, но в некоторых обстоятельствах он может оказаться единственным. Вспомните о нем, если в машине есть радиоприемник или магнитола.

Херсонская область, г. Каховка В. СТЕПНИК

Для защиты от ослепления водителем светом фар встречного автомобиля предлагаю закрепить на ветровом стекле при помощи резиновых прорезиненных полосок или полупрозрачную пластину так, чтобы, наклонив голову, можно было за нее спрятать глаза. В светлое время пластину снимаю.

г. Петропавловск В. ГУСЕВ

Между тем наша «Лена» по качеству ни в чем не уступает «Тосолу», даже превосходит его. У нее меньшая коррозионная агрессивность по отношению к алюминию, припою, чугуну, слабее выражено воздействие на резинотехнические изделия. ВАЗ провел испытания антифриза «Лена-40» и дал заключение о ее допуске к применению со сроком службы три года или 60 000 км практически во всех двигателях этого завода. Испытания на АЗЛК также показали, что «Лена» по своим физико-химическим показателям, коррозионному воздействию на металлы, воздействию на резиновые детали в системе охлаждения «москвичей» не уступает охлаждающей жидкости «Тосол», совместима в любых соотношениях как с ней, так и с добавками, предотвращающими коррозию и накипеобразование в системе охлаждения двигателей. Подчеркнем при этом, что «Лена» прошла полный объем государственных испытаний на всех видах техники и рекомендована к применению взамен «Тосола».

Сегодня «Лену» используют не только в автомобилях, но и в военной технике, разрешено ее применение в авиации. И не только благодаря тому, что превосходит «Тосол» по своим свойствам, но и потому, что дешевле его. Так что автолюбители, транспортные предприятия могут смело применять жидкость для своих машин. А если расширится рынок сбыта, «Капролактан» в состоянии увеличить объем производства на 40 %.

ЧЕМ ОСНАСТИТЬ МАСТЕРСКУЮ

Оборудование автомобильной мастерской — тема, представляющая все больший интерес не только для узкого круга специалистов. Это неудивительно: небольшие станции сервиса растут как грибы после дождя. Сейчас оборудование перестали распределять по фондам, поэтому каждый, располагающий возможностями, в состоянии его купить. Кто бывает на выставках в Москве и иных городах, знает, что может предложить промышленность. К сожалению, не у всех есть такая возможность, поэтому мы попросили представить отечественное оборудование для автосервиса генерального директора фирмы ГАРОМИ В. ХОЛИЧЕВА.

— Владимир Николаевич, сокращение ГАРО встречается давно и довольно часто. Что оно означает?

— ГАРО — сокращенное название треста «Гаражное и авторемонтное оборудование», который был создан в 1932 году при Народном комиссариате автомобильного транспорта РСФСР. Парк машин тогда увеличился, и потребовалось централизовать производство оборудования и инструмента для технического обслуживания, ремонта. С тех пор прошло немало реорганизаций, появлялись новые структу-

ры (главки, объединения), но, как правило, они назывались ГАРО.

Теперь 14 заводов, производящих гаражное оборудование, учредили товарищество с ограниченной ответственностью ГАРОМИ — к прежнему сокращению добавились «маркетинг» и «информатика».

— Предположим, мы захотели организовать небольшую мастерскую автосервиса. Какое оборудование для нее вы порекомендуете?

— Сначала — моечное: работы по очистке трудоемки, а если автомобиль грязный, то о каком-либо приличном ремонте речи быть не может.

Промышленность выпускает моечные установки различного назначения и производительности. На станциях автосервиса хорошо зарекомендовала себя машина М130 Бежецкого завода «Автоспецоборудование»: четыре щетки, рамки с соплами для смачивания и ополаскивания, расход воды на один автомобиль 100—150 л, производительность 60—90 машин в час.

— Пожалуй, многовато. А есть ли не столь производительная и не требующая большой площади?

— Тот же Бежецкий завод выпускает установку М217. Давление воды 1,4 МПа (14 кгс/см²). Ее можно подключить к водопроводу, а в полевых условиях — брать воду прямо из пруда, озера. Машина универсальная — позволяет вымыть подкапотное пространство, очистить отдельные узлы и детали.

— Предположим, машину мы помыли. Теперь нужно снять двигатель.

— Думаю, подойдет передвижной гидравлический кран (модель 423М, Кочубевский завод «Автоспецоборудование»). Привод ручной, рама опирается на четыре колеса (задние — поворотные). Конструкция позволяет транспортировать на небольшие расстояния груз массой до 200 кг, например силовой агрегат легкой машины. Стрела крана выдвигается, фиксация в четырех положениях. Высота подъема около 3 метров.

Наши заводы выпускают большой ассортимент подъемного оборудования. Например, ромбические домкраты грузоподъемностью 1 тонна делают два завода, а винтовые той же грузоподъемности — три. Знаю, многие автолюбители предпочитают гидравлические домкраты. Им понравится трехтонный, но можем предложить и на 12,5 тонны.

Грозненский и Псковский заводы предлагают одноступенчатые и двухступенчатые подъемники для станций автосервиса. Владельцам небольшой мастерской рекомендуем двухтонные: П158, П270. Чтобы доступ ко всем агрегатам был удобным, первый позволяет наклонять машину на 25°, а второй поднимает ее на большую высоту — 1,8 метра. Важное достоинство обоих — не нужен фундамент. Подъемники складные, поэтому удобны для небольших помещений — их легко перемещать по мастерской.

Хочу обратить ваше внимание: все подъемное оборудование прошло необходимые испытания и освидетельствовано. Тем, кто покупает импортное у посредников, надо проявлять осторожность. Обязательно убедитесь, что оборудование отвечает необходимым требованиям. Автомобиль, упавший с подъемника, может привести к человеческим жертвам, не говоря уже о материальных потерях.



Подъемнику П158 не нужен фундамент.



Настольный гидравлический пресс Р338 с набором приспособлений для выпрессовки деталей. Давление создается ручным насосом.



Простая, но удобная установка для заправки трансмиссионным маслом С223-1.

— Не беспокоит ли отечественных производителей, что импорт стал доступнее — были бы деньги!

— Наше оборудование выглядит не так эффектно, как зарубежное, но выполняет те же функции. Разница в цене все же значительна, поэтому серьезной конкуренции пока нет.

Однако мы стараемся не отставать. Наша фирма не только реализует продукцию заводов автоспецоборудования, но и обобщает, анализирует данные о ее работе, отказках, дефектах. Мы даем рекомендации конструкторам и, что очень важно сейчас, финансируем разработку новых изделий.

— Складывается впечатление, что в вашей отрасли все благополучно и нет никаких проблем.

— Увы, проблемы есть, как и у всех производителей. Нас, пожалуй, больше всего беспокоит неудовлетворительное снабжение, устаревшее оборудование на наших заводах. Тем не менее работаем, поводов для уныния нет.

— Вернемся к нашей теме. Пожалуй, расскажите коротко обо всей номенклатуре изделий. Например, что вы предложите для правки кузова!

— Есть передвижные гидравлические

стенды (Р652, Р667), позволяющие во время вытяжки контролировать геометрические параметры кузова по соответствующим технологическим точкам. Для малых мастерских выпускаем комплект из 14 приспособлений в футляре (ИЗ31), а также нечто среднее между этим комплектом и большим стендом: набор ИЗ32, в который входит гидравлический инструмент (в том числе и для ручной, окончательной правки) — всего 62 наименования, и тележка с контейнером для их хранения. Гидропривод содержит насос и два силовых цилиндра — прямого и обратного действия (последний устанавливается снаружи автомобиля).

Большим спросом пользуется выпускаемая в Череповце установка для нанесения жидких антикоррозионных материалов на наружную поверхность кузова и в скрытые полости. Расход материала, например консерванта «Мовиль», при давлении сжатого воздуха 0,2 МПа (2 кгс/см^2) — 100 г/мин. Компрессор входит в комплект поставки. Установка называется «Шексна-Аурас», изготовляют ее в кооперации с Венгрией. Напомним: лучше принять меры для сохранения кузова, чем вскоре после приобретения машины приваривать новые крылья, пороги.

— Но уж если придется это делать, понадобится сварочное оборудование...

— Наши заводы выпускают два сварочных аппарата. Один — В200П производит сварку проволокой диаметром 0,8—1,2 мм в среде углекислого газа. Аппарат работает в четырех режимах — одноэлектродным, двухэлектродным, с интервалом, точечная сварка. Скорость подачи проволоки можно регулировать.

Другой агрегат — источник тока УИП-200БП2 предназначен для ручной дуговой сварки, наплавки черных (в том числе чугуна) и цветных металлов. Используются электроды диаметром 2—5 мм.

— Если речь зашла об электроустановках, нельзя обойти вниманием аккумуляторную мастерскую.

— Все, что нужно для нее, мы производим: и устройства для зарядки, и пробники для проверки работоспособности, и индикаторы плотности электролита, и приспособления для очистки клемм, и ремни для переноски аккумуляторов. Иными словами, можем предложить полный комплект для обслуживания батарей.

Рекомендуем также передвижную установку для пуска двигателя в холодное время или при разряженном аккумуляторе.

— Нашему автолюбителю довольно часто приходится посещать шиномонтажную мастерскую. Причем даже тот, кто может сам размонтировать колесо, завулканизировать камеру, иной раз не хочет возиться.

— Спрос на такие услуги действительно велик: мастерских по ремонту шин открывается все больше. Для них заводы автоспециоборудования предлагают: демонтажные стенды (Ш514, Ш516), электровулканизатор, позволяющий также соединять вентиль с камерой (Ш113), стационарный электровулканизатор не только для камеры, но и для покрышек (6134). А еще — переносной пневматический борторасширитель для разведения бортов покрышек при осмотре и ремонте (Ш202) и набор инструмента для шиномонтажника (Ш308) с шероховальной установкой (6225).

— На СТО часто обращаются и для замены масла...

— Масло нынче недешево, проливать на землю жалко, а заливные отверстия в коробках передач расположены так, чтобы было удобно пользоваться заправочным пистолетом — простая воронка не поможет.

Сегодня мы выпускаем несколько моделей маслораздаточных колонок: есть и стационарные, и переносные. Некоторые снабжены счетчиками разовой дозы и суммарного количества. Настенная установка С105 направляет к тому же водой и сжатым воздухом.

Те, кому приходилось наклонять двухсортитровую бочку, чтобы наполнить, скажем, ведро, знают, насколько непросто при этом не пролить содержимое на пол. Если вы воспользуетесь малогабаритным устройством для раздачи масла (с ручным или электрическим насосом), подобных проблем не будет. Приспособление устанавливается прямо на бочку.

— Какие еще устройства способны облегчить труд автослесаря?

— Их много: настольный пневматический пресс для приклеивания фрикционных накладок к тормозным колодкам и дискам сцеплений; универсальный настольный гидрокпресс для запрессовки, гибки и правки; стационарный электро-механический стенд для срезания накладок с тормозных колодок. К этому можно добавить настольный станок для шлифовки клапанов двигателя; устройство для шлифовки клапанных гнезд; линейку для проверки схождения колес и другое оборудование. Выпускаем также и различные стенды для диагностики автомобиля, но они дороже, чем перечисленные приспособления, и занимают больше места в производственном помещении.

— Существуют ли проблемы в номенклатуре? Нет ли таких приборов, которые очень нужны, но отечественная промышленность их не выпускает?

— Практически все, что необходимо автосервису, в России делается и продается за рубли. Цены приемлемые. При хорошо организованной работе СТО оборудование довольно быстро окупается.



АО "ГАРУДА-М"

реализуем оптом
и в розницу

— ТАЛИ (подъемники) ручные и электрические 0,5 т; 1 т; 2 т; 3,2 т; 5 т; 6,3 т

— ЛЕБЕДКИ ручные 0,5 т для гаражей, мастерских, складов, ремонтных и строительных работ;

— ДОМА (мобильные здания) контейнерного типа, летний и зимний варианты для садово-дачных участков, под бытовки, склады и пр.

Тел. (095) 159-42-82,
431-45-25, 152-47-06.
Факс: (095) 151-55-86.

ИНКОМ

ЛУЧШИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКОГО КЛАССА

ВОЛГА ГАЗ-31029 (в том числе 50 и 51 сборки),
А ТАКЖЕ

ВАЗ-21043, 21053, 2107, 21093, 21099

ДЕШЕВЛЕ ВЫ НЕ КУПИТЕ!

(095) 271-11-38, 272-45-16 с 9 до 18 часов

ВОЗМОЖНЫ ОПТОВЫЕ ПОСТАВКИ

ТОПЛИВНЫЕ И МАСЛЯНЫЕ ФИЛЬТРЫ

для автомобилей КамАЗ,
МАЗ, КрАЗ, ТАТРА, ИКАРУС
и всех моделей тракторов.

Кратчайшие сроки поставки в
любые регионы СНГ. Разработ-
ка и производство нового поко-
ления фильтрующих систем.

Научно-техническая фирма
"ИНПРОКОМ"

195249, Санкт-Петербург,
а/я 84. Тел. (812) 112-80-08,
112-89-00, 298-18-01.
Факс: (812) 112-80-38.

ПОПРАВКА

В рекламной заметке о препарате "Lubrifilm metal" (ЗР, 1993, № 7, стр. 7) неправильно указан номер телефона ТОО "Три брата и Ко". Звоните по тел. 265-89-53, 265-89-56.

УСОВЕРШЕНСТВУЕМ СИДЕНЬЯ



Рис. 1. Сиденье с составной спинкой [предложение Р. Белиловского].

Обзор конструкций, разработанных для АЗЛК-2141, ВАЗ-2104 (наше задание см. ЗР, 1993, № 3).

Напомним: ставилась задача переделать сиденье таким образом, чтобы при устройстве спального места спинки передних оказались вровень с подушкой заднего (а не лежали на нее, образуя большую ступеньку). Самостоятельные конструкторы пошли двумя основными путями: они изменяют спинку переднего сиденья или переделывают механизм его перемещения.

Вариант, типичный для первого направления, предложен Р. Белиловским, студентом из украинской Макевки. Спинку сиденья он делает из двух частей (фото 1). Нижняя, более короткая, чем штатная, укладывается в упор к заднему, а верхнюю, служащую одновременно подголовником, на это время снимают. Понятно, что такое сиденье может изготовить

только завод, поскольку доработать штатное невозможно. Ждать, что он модернизирует сиденья на уже старых моделях, не приходится, поэтому подобная конструкция может быть использована лишь в новых разработках.

К другому направлению склонилась большая часть читателей. Здесь выделим несколько конструкторских решений, позволяющих продвинуть сиденье дальше вперед. Первое — установка под штатный механизм такого же или подобного самодельного. Примером может служить разработка (рис. 2) В. Михеевского из Северодвинска.

Автолюбитель Ю. Кондзюба из Днепротровска придумал три варианта конструкции.

Приведем один из них (рис. 3). К передним концам штатных направляющих пристыкован удлинитель 1, на который наезжают штатные салазки, когда перемещаются вперед. При рабочем положении сиденья удлинителя, закрепленные шарнирно, поворачиваются в сторону и не мешают ногам. Реализация этого варианта потребует сделать несколько новых деталей, а также изменить форму рычага 5 и заменить штатный ограничитель хода салазок.

Это же направление представляют конструкции, в которых дополнительные детали — пластины, прикрепляемые к сиденью и штатным салазкам, — соединены между собой двумя серьями, образуя параллелограммный механизм (рис. 4). Здесь требуются дополнительные стопорные детали, чтобы надежно фиксировать сиденье в рабочем положении. Автор данного варианта Д. Стрелков из Ярославля рекомендует застёжки типа патефонных. Разновидность этой конструкции предложил А. Филиппов из Владимира. К полу автомобиля он приворачивает П-образные в сечении планки 3 (рис. 5), а к штатным направляющим сиденья — кронштейны 1. Серья 2, соединяющие кронштейны и планки, позволяют перекидывать сиденье вперед и назад на расстояние, почти вдвое превышающее длину серег. Фиксацию этого устройства автор, к сожалению, счел излишней, забыв о том, что при столкновении автомобиля с препятствием сиденье, двигаясь по инерции, сорвется вперед, что, конечно же, недопустимо.

Громоздкость подобных конструкций, снижение жесткости и прочности крепления сиденья, трудность приобретения готовых салазок или самостоятельного изготовления подобных деталей закрывают дорогу к их широкому применению.

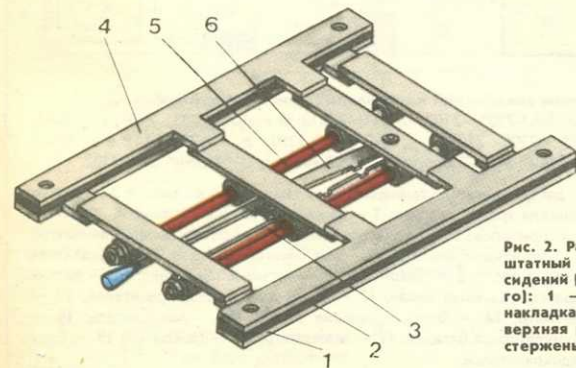


Рис. 2. Рама, устанавливаемая под штатный механизм перемещения сиденья [разработка В. Михеевского]: 1 — опорная планка; 2 — накладная; 3 — планка-стопор; 4 — верхняя рама; 5 — направляющий стержень; 6 — ручка-фиксатор.

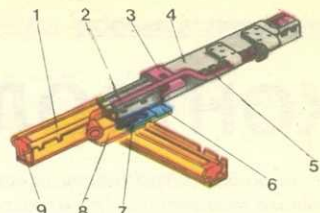


Рис. 3. Салазки с удлинителем [предложение Ю. Кондзюбы]: 1 — удлинитель; 2 — направляющая; 3 — упор, поворачивающий удлинитель; 4 — салазки; 5 — рычаг-фиксатор; 6 — ухо для крепления удлинителя; 7 — ось; 8 — пружина; 9 — ограничитель.

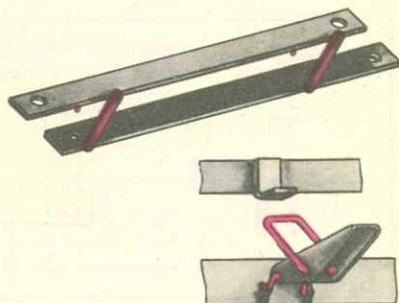


Рис. 4. Параллелограммный механизм и стопор [предложение Д. Стрелкова].

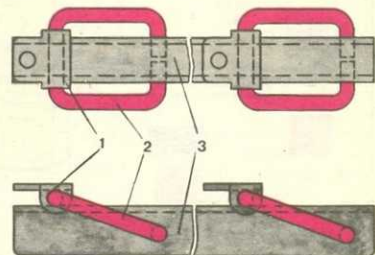


Рис. 5. Перекидывающее устройство [предложение А. Филиппова]: 1 — кронштейн; 2 — серья; 3 — планка.

Некоторые автолюбители считают, что проще всего выровнять разложенные сиденья, укладывая в образующиеся «ямки» между спинками надувные подушки, ничего в машине не переделывая. Такое ложе получается не вполне горизонтальным, но более или менее ровным.

Наш совет тем, кто привык сидеть за рулем, сдвинув сиденье вперед (то есть не используя часть его хода назад): представьте механизм передвижения вперед — тогда сиденье при раскладке тоже будет сдвигаться вперед еще дальше и спинка сможет опуститься до уровня заднего сиденья. Для этого варианта потребуется переходная планка, которую надо привернуть к полу, а к ней — направляющую салазок.

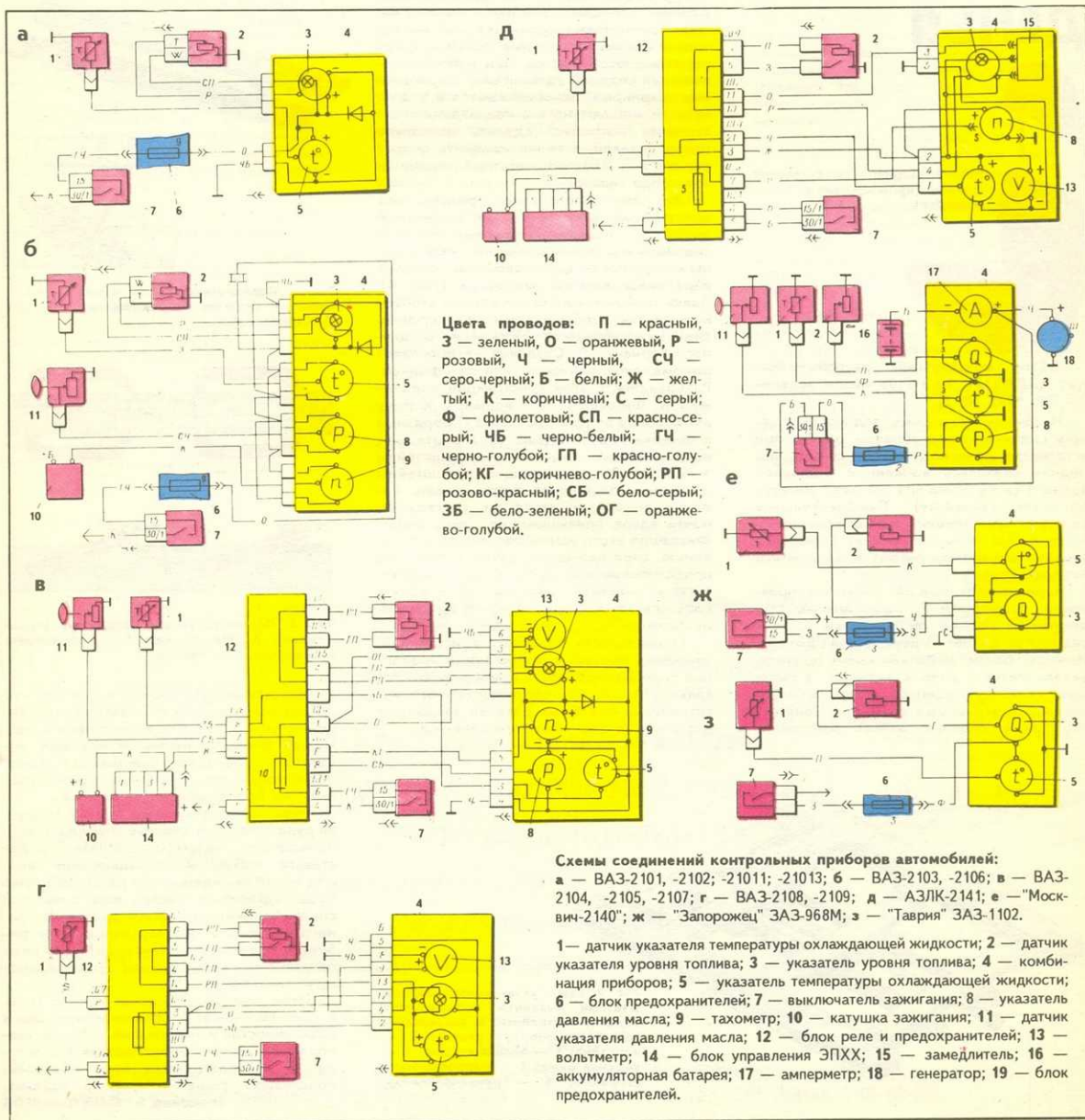
Итак, каждый, кто хочет удобно спать в машине, может в зависимости от своих возможностей и требований выбрать подходящий вариант, поблагодарив его автора. А мы благодарим всех читателей, приславших решения второго задания.

Инженер Б. СИНЕЛЬНИКОВ

КОНТРОЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ

Легковые автомобили оснащают приборами различного назначения. Три из них — спидометр, указатель уровня топлива в баке и указатель температуры охлаждающей жидкости — есть на всех машинах. Дополнительно могут быть установлены вольтметр, амперметр, тахометр, указатель давления масла. Электрические схемы соединений

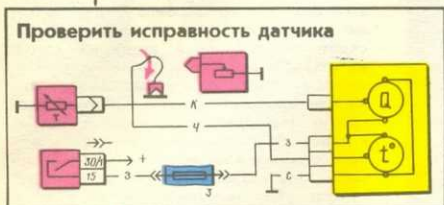
контрольных приборов для отечественных автомобилей приведены на рис. 1. Нарушения их работы вызваны, как правило, обрывом или коротким замыканием в цепях их питания, или неисправностями датчиков и указателей. Сегодня публикуем схему поиска неисправности в указателе уровня топлива. Для проверки достаточно иметь небольшой кусок провода.



Ненормально работает указатель уровня топлива

Устранить обрыв, восстановить контакт в датчике или заменить его

стрелка отклоняется в сторону нуля



стрелка не отклоняется



стрелка не отклоняется в сторону нуля

Заменить указатель

Устранить обрыв в реостате или заменить датчик

стрелка отклоняется и возвращается к нулю

Постепенно заполнять бак топливом



стрелка достигает П и возвращается на нуль

Отрегулировать ограничитель хода поплавка датчика

Заменить указатель

прибор работает по-прежнему не нормально

стрелка отклоняется в сторону нуля

Устранить обрыв в цепи от указателя до датчика

стрелка указателя не отклоняется на деление П

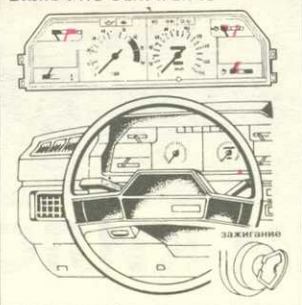
Восстановить надежный контакт между ползунком и реостатом датчика, почистить или заменить датчик

стрелка перемещается скачками

прибор завышает или занижает показания

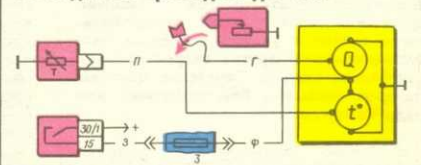
Заменить датчик

Включить зажигание



стрелка стоит на нуле, хотя бак заполнен*

Отсоединить провод от датчика

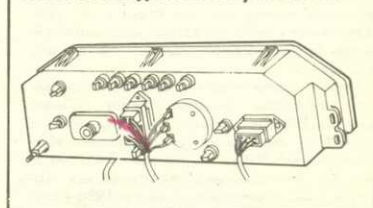


стрелка не меняет положение

Заменить указатель

стрелка не меняет положение

Отключить датчик от указателя



стрелка меняет положение

Устранить короткое замыкание в цепи от указателя к датчику

Заменить предохранитель или устранить обрыв в цепи питания контрольных приборов

не работают все контрольные приборы

* В указателях автомобилей ВАЗ стрелка при этой неисправности стоит на делении П, хотя бак не заполнен.

** В указателях автомобилей ВАЗ стрелка при этой неисправности стоит на нуле, хотя бак заполнен.



ПОЧЕМ КИЛОМЕТР?

С тех пор, как зарубежные машины стали доступнее для наших автомобилистов, все чаще слышны их скептические, а то и просто негативные оценки отечественных моделей.

Тест, проведенный коллегами из немецкого журнала «Ауто» (на его основе подготовлен этот материал), лишний раз напоминает: судить о том, насколько хорош или плох данный автомобиль, можно только с учетом его цены, эксплуатационных и других затрат (отсюда и заголовки статьи). Сочетание ценовых факторов оказалось благоприятным для «Лады-Самары».

Компанию конкурентов журнал «Ауто» — дер дойче штрассенферкер — на этот раз сколотил по признаку дешевизны: требовалось подобрать пятидверную пятиместную машину дешевле чем за 20 000 марок (разумеется, новую). Сделать это не так просто: ведь среднестатистическая цена новой машины в Германии перевалила за 30 000. Между тем на Востоке страны, где доходы заметно ниже, чем в Западной Германии, немало семей, весьма заинтересованных в недорогой (но при этом новой) машине. В первые месяцы объединения страны очень многие соблазнились дешевой солидной, но старых и, увы, отслуживших свое западных автомобилей. Теперь предпочитают машину поменьше, но свежую.

Итак, в компанию недорогих семейных хэтчбеков попали наша «Лада-Самара-1500-специаль», «Шкода-Фаворит-135LE» из Чехии и японский «Сузуки-Свифт-1,3GL». Казалось бы, «японец» — бесспорный лидер: самая новая модель, освоенная только в 1990 году. Привлекательные, модно скругленные формы, современный интерьер, к тому же наиболее мощный и экономичный (см. таблицу) двигатель. Берем? Не станем торопиться, последуем логике экспертов «Ауто».

Оценивая кузова сравниваемых моделей, они отметили, что просторнее всех салон у «Лады» (неудивительно, ведь она самая длинная из трех), однако пространство над головой здесь меньше,

чем у аналогов (о чем, признаться, догадывались и мы, даже не зная имен марок). Наибольшей похвалы удостоились сиденья «Шкоды»: в меру жесткие, с достаточно длинными подушками и удобным профилем — хотя боковую опору, создаваемую спинками передних сидений, все же сочли недостаточной. И у «Лады», и «Сузуки» подушки слишком тонкие, к тому же чересчур низкие спинки у заднего сиденья. Зато в «Сузуки» — наименьшие шансы достать головой потолок и много места для ног пассажирам сзади. Но, повторим, суммарно наиболее удобной признана посадка в «Шкоде».

Она же оказалась единственной из трех машин, у которой проем задней (пятой) двери достигает бампера. Нечего говорить, насколько это удобнее для загрузки багажника. Но его размеры (объем 0,240 м³) поставили «Шкоду» только на второе место; первое (0,272 м³) — у «Лады»; объем багажника «Сузуки» (0,164 м³) явно маловат. Зато и у него, и у «Шкоды» спинку заднего сиденья можно складывать по частям. Ну а в то, что качество отделки японской машины выше, чем у конкурентов, можно поверить. Правда, и у «Шкоды» за последние два года оно заметно улучшилось.

Есть, однако, свойство машины, которое, в отличие от комфорта или вместимости, до поры до времени не проявляется, но однажды может оказаться важнейшее всех остальных вместе взятых. Вы, очевидно, догадались, что речь о безопасности. Немецкий журнал оценивает ее по наличию таких элементов, как устройства для подтягивания ремней, подголовники спереди и сзади, надувная подушка, ABS, боковые усилители в дверях, встроено или прилагаемое детское сиденье. Напрягается малоприятный вывод: те, кто покупает дешевую машину (хоть бы и японскую) не вправе рассчитывать на особую заботу о своей безопасности. В таблице оценок против названий почти всех перечисленных элементов — прочерки, у «Сузуки» нет даже простых подголовников! А вот у «Шкоды» их четыре, впереди и сзади. К тому же чешские машины делают теперь с усилителями в нижней части дверей, а по заказу — с бесшоточными омывателями фар и регулируемым креплением рем-

ней. По части безопасности это фавориты без кавычек.

Другая группа оценочных параметров, непривычная для нас, — экономичность. Журнал «Ауто» включает сюда расход топлива, шумность, соответствие нормам токсичности, а также площадь проекции машины (иными словами, место, занимаемое ею на дороге или на стоянке) и гарантию фирмы, что отслуживший свой век автомобиль будет принят ею для утилизации. Не будем гадать, скоро ли последний критерий станет актуальным и для нас. Отметим только, что «Сузуки-Свифт» признан самым «дружелюбным по отношению к окружающей среде» (не правда ли, красиво звучит в переводе с немецкого) благодаря экономичности и компактности (6,11 м² против 6,18 у «Шкоды» и 6,49 м² у «Лады»).

Еще убедительнее «Сузуки» доказал свое превосходство при оценке силового



«Лада-Самара»: наилучшая ходовая часть, самая дешевая эксплуатация.

агрегата. Помимо высокой удельной мощности, отмечена современная система топливоподачи — центральный впрыск (у «Лады» и «Шкоды» — карбюраторы), хорошие пусковые качества при низких температурах и стабильность работы непрогретого двигателя. От конкурентов «Сузуки» также выгодно отличается более легким и четким переключением передач.

Что касается ходовой части, здесь «Лада», наконец, заслужила похвалу. Ее поведение на поворотах, плавность хода, особенно на плохих (конечно, в немецком понимании) дорогах и эффективность тормозов признаны наилучшими. Определенную роль в этом сыграли более широкие (175/70R13), чем у конкурентов, шины «Мишлен» (на литых колесах). «Шкода» была укомплектована шинами «Барум» 165/70R13, а «Сузуки» — и вовсе узкими: 155/70R13 фирмы «Данлоп». Зато «японец» произвел впечатление легкостью и точностью рулевого управления.

Наконец, о том, с чего начали: экономической целесообразности покупки той или иной машины. При подсчете расходов преимуществом «Лады» оказались низкая стоимость запчастей и обслуживания. Например, комплект свечей и фильтров (воздушного, масляного и топливного) стоит всего 51,4 марки (для «Шкоды» — 82, для «Сузуки» — целых 136,4), комплект передних тормозных колодок — соответственно 56,4; 89 и 182,5 марки. Посещение СТО обходится в 170, 200 и 240 марок, причем на момент публикации «Лада» имела в Германии наиболее развитую сеть станций.

Опустим сложные выкладки по разным статьям расходов и приведем итоговый показатель — стоимость пробега одного километра с учетом удешевления машины вследствие износа. Он оказался наименьшим у «Лады-Самары» — 47 пфеннигов за километр («Шкода» — 47,1; «Су-



Лаконичность и логика отличают компоновку панели приборов «Сузуки».



покупателя, выражается точной цифрой. К тому же эксперты исходили из стоимости нормальной эксплуатации, не пытаясь сравнить надежность (или, если хотите, «сыпучесть») конкурентов — это тема другого, длительного теста. Но все-таки можно предположить, что тот, кто стремится поспеть за модой, кто выше ценит динамику и скорость, предпочтет более дорогой «Сузуки». Тот, кому импонируют комфорт и практичность за умеренную цену, задумается о «Шкоде», тем более что за последние пару лет машина стала заметно лучше: «подорожала», не став дорожке. Наконец, тот, кто хочет недорого купить простор-

От подушки сиденья до потолка наибольшее расстояние — в салоне «Сузуки».



«Сузуки-Свифт»: при самом экономичном моторе эксплуатация обходится дороже, чем «Лад» и «Шкоды».

«Шкода-Фаворит»: почти нет слабых мест, как, впрочем, и выдающихся достоинств.



Фото З. Трауба

зуки — 49,2) в расчете на пробег 15 000 км в год.

При всей скрупулезности подсчетов в этом сравнении есть доля условности: ведь далеко не все, что влияет на выбор

ную машину с вместительным багажником, дешевую в эксплуатации, выберет «Лад», снисходительно отнесясь к тому, что за шесть лет знакомства она почти не изменилась.

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ СРАВНИВАЕМЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Параметры	Модель		
	«Лада-Самара»	«Шкода-Фаворит»	«Сузуки-Свифт»
Год начала выпуска	1987	1987	1990
Двигатель рабочий объем, см ³ мощность, л.с./кВт при об/мин	1499 68/50 5000	1289 54/40 5000	1298 68/50 6000
Длина, мм	4006	3815	3845
База, мм	2460	2450	2365
Объем багажника, м ³	0,272	0,24	0,164
Снаряженная масса, кг*	983	899	805
Скорость, км/ч*	153	140	165
Время разгона с места до 100 км/ч, с	15,1	17,1	12,2
Время разгона с 60 до 100 км/ч на IV пер., с	15,6	15,5	17
Средний расход топлива, л/100 км*	43	47	40
Цена, нем. марок	16 490	14 150	17 510

* Здесь и ниже — данные испытаний журнала «Ауто». За прошедшее время возможны незначительные изменения цен и других параметров.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 36

Правильные ответы: 4, 5, 10, 12, 14, 17, 19, 22

I. Правила остановки не нарушил ни один из водителей. Мотоциклист остановился в 15 метрах от знака «Место остановки автобуса и (или) троллейбуса». Правилами это не запрещено, а вот ближе 15 метров от остановочной площадки или от знаков, указывающих место остановки транспортных средств общего пользования, можно останавливаться, если при этом не будет создано помех движению автобусов, троллейбусов, трамваев, легковых такси. В нашем случае, пока нет общественного транспорта, легковому и грузовому автомобилям можно остановиться, но при его приближении необходимо освободить место на остановочной площадке (пункт 13.7).

II. Водитель может проехать перекресток прямо, а также повернуть направо. Запрещается ему поворот налево, так как на пересекаемой улице одностороннее движение (слева направо). Об этом информирует водителей знак «Выезд на дорогу с односторонним движением» (приложение 1, пункт 5.7.2).

III. Все транспортные средства едут без нарушений Правил, так как выезжают на перекресток с круговым движением можно, двигаясь по любой полосе (пункт 9.4).

IV. Буксировку механических транспортных средств на данном участке дороги запрещает знак «Движение с прицепом запрещено» (приложение 1, пункт 3.7).

V. Водитель трамвая должен уступить дорогу автомобилю, так как движется по направлению стрелки, включенной с красным сигналом светофора. А знаки приоритета указывают очередность проезда только в тех случаях, когда светофор выключен или работает желтый мигающий сигнал (пункты 14.6 и 14.9).

VI. Правила остановки выполнил только водитель грузовика. Водитель легкового автомобиля забыл, что нельзя останавливаться вне населенного пункта на левой стороне дороги и на полосе, предназначенной для движения встречных транспортных средств. Автобус остановился в зоне действия знака «Остановка запрещена», которая определена табличкой «Зона действия» (пункт 13.1, приложение 1, пункты 3.2.7 и 7.2.3).

VII. Разворот разрешен. Нельзя разворачиваться только на самом переезде, то есть на железнодорожных путях (пункт 9.9).

VIII. При такой позе регулировщика движение разрешено только автобусу (пункт 7.4).

**«РОЛЛС-РОЙС-ФАНТОМ-VI»
(Англия)**



Год изготовления — 1978; количество мест — 6; двигатель: количество цилиндров — 8, рабочий объем — 6750 см³, клапанный механизм — OHV, мощность — около 208 л. с. / 153 кВт; количество передач — 3; размер шин — 8,90—15; длина — 6045 мм; ширина — 2010 мм; высота — 1854 мм; база — 3680 мм; колея колес: передних — 1550 мм, задних — 1620 мм; масса в снаряженном состоянии — 3080 кг; наибольшая скорость — 150 км/ч; расход топлива по условному городскому циклу — 30,4 л/100 км; запас топлива — 105 л.

**«ТАТРА-613-СПЕЦИАЛ»
(Чехословакия)**



Год изготовления — 1979; количество мест — 5; двигатель: количество цилиндров — 8; рабочий объем — 3495 см³, клапанный механизм — 2ОНС, мощность — 180 л. с. / 132 кВт при 5600 об/мин; количество передач — 4; размер шин — 215/70R14; длина — 5185 мм; ширина — 1800 мм; высота — 1440 мм; колесная база — 3130 мм; колея колес — 1520 мм; масса в снаряженном состоянии — 1830 кг; наибольшая скорость — 190 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 11,4 с; расход топлива при условном городском цикле — 18,3 л/100 км; запас топлива — 72 л.

Английское общество автомобильных промышленников и торговцев по случаю 25-летия правления королевы Елизаветы II подарило ей в марте 1978 года новый правительственный экипаж. Он представлял собой шасси «Роллс-Ройс-Фантом-VI» со специальным кузовом «лимузин» работы фирмы «Маллинер-Парк Уорд». Он необычен тем, что задняя часть крыши и надстройки кузова выполнены из прозрачной пластмассы «Перспекс». При необходимости они могут быть закрыты алюминиевым верхом (на рисунке) из двух частей, который перевозят в багажнике. Верх жестко фиксируется на кузове и отстоит от прозрачного свода на 6,3 мм. Над задним сиденьем предусмотрен, кроме того, люк в крыше.

Переднее сиденье, которое занимают водитель и телохранитель, отделено от заднего отсека подъемной стеклянной перегородкой. В заднем салоне — два откидных сиденья для сопровождающих лиц и основное сиденье на двоих, в подлокотники которого встроены диктофон, радиоприемник, кассетный проигрыватель, пульта управления кондиционером, вентиляцией, отоплением, электрическими стеклоподъемниками.

У водителя под рукой — пульт двусторонней радиосвязи, телефон, перего-

ворное устройство с задним салоном. Водитель может, не сходя с места, выдвинуть через люк в крыше королевский штандарт, включить подсветку королевского герба и сигнальный синий фонарь.

С технической точки зрения специально оборудованное шасси «Фантом-VI» интересно тем, что его карданный вал с промежуточной опорой снабжен тремя шарнирами равных угловых скоростей. Мощность двигателя, оснащенного двумя горизонтальными карбюраторами SU и электронным зажиганием, повышена на 4 %, внедрен раздельный гидропривод высокого давления для барабанных тормозов передних и задних колес, а также усилитель тормозов. На автомобиле — автоматическая коробка передач «Дженерал-Моторс-400».

Шасси собрано на раме с лонжеронами замкнутого сечения. Кузов — с алюминиевыми наружными панелями. Подвеска передних колес — независимая пружинная, задних — зависимая рессорная. Рулевое управление — с гидроусилителем.

В общей сложности изготовлено около 300 машин «Фантом-VI», из которых две — для королевского гаража, насчитывающего шесть «роллс-ройсов» разных моделей.

из коллекции журнала **За рулем**

Официально эта модификация называлась «служебный автомобиль в исполнении «люкс» для руководящих работников».

В прежней Чехословакии к ним относились высшие руководители республики во главе с президентом (1975—1990 гг.) Г. Гусаком. «Специал» изготавливали в единичных экземплярах, и отличался он от базовой модели увеличенным на 50 мм расстоянием между осями, оформлением передней и задней частей кузова и оборудованием.

Выпуск модели «Татра-613» начал в 1975 году. Она сохранила многие черты конструкции, характерные для легковых машин фирмы, начиная с 1934 года: расположение силового агрегата в задней части кузова, воздушное охлаждение двигателя, независимую подвеску всех колес, несущий кузов, реечный рулевой механизм. Но создатели «613-й» пошли на применение двух распределительных валов в каждой из головок V-образного двигателя, бесконтактной системы зажигания, дисковых вентилируемых тормозов с гидравлическим усилителем в их приводе.

Передние колеса подвешены на пружинах по схеме «Мак-Ферсон», благодаря чему удалось получить весьма совмести-

тельный багажник. Подвеска задних колес — пружинная.

На модификации «Специал» сделаны более широкие (на 50 мм) задние двери, установлены самонатягивающиеся ремни безопасности для всех сидений, термоизолирующие стекла салона, центральное управление замками всех дверей. Повышенное внимание к безопасности пассажиров выразилось в оборудовании автомобиля прямоугольными фарами, объединенными с противотуманными фонарями, механизмом для регулирования фар по высоте, фарочистителем и фаромывателем. Кроме того, «Татра-613-специал» оснащена травмобезопасной рулевой колонкой, темпостатом, дублированными системами зажигания и подачи топлива, электрическими стеклоподъемниками. В бамперы новой формы встроены резиновые вставки. И, конечно, «специалы» отличались от серийной модели лучшей звукоизоляцией, более дорогой обивкой в салоне, наличием кондиционера.

Установка дополнительного оборудования и удлинение колесной базы привели к тому, что модификация «613С» стала на 160 кг тяжелее. Но машина получила и форсированный (на 15 л. с.) двигатель.



За рулем

10 ● Октябрь ● 1993

Ежемесячный журнал для автомобилистов

Издается с апреля 1928 года

Учредитель:
ТОО «Издательство «За рулем»

Генеральный директор В. ПАНЯРСКИЙ

Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместитель главного редактора
В. АРКУША
М. ТИЛЕВИЧ

Обозреватель Л. ШУГУРОВ

Техника, эксплуатация

С. ДОРОФЕЕВ
Д. ПОСТНИКОВ
Б. СИНЕЛЬНИКОВ
В. СУББОТИН
М. ТЕПЛОВ

Безопасность

Ф. ИЛЮХИН (зав. отделом)
Н. ЩЕРБАКОВ
Собственный корреспондент
в Казани А. СОЛОПОВ

Оформление

Н. КЛЕДОВА (зав. отделом)
К. НЕХОТИН (главный художник)
В. КНЯЗЕВ

Корректур

М. ИСАЕНКОВА

Письма

А. ДИРИЧЕВА

На 1-й странице обложки —
коллекция художника К. Нехотина

Сдано в производство 22.07.93 г.
Подписано в печать 26.08.93 г.
Формат 60×90 1/8. Печать офсетная
Усл. печ. л. 7. Тираж 200 000
Заказ 1228

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

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

Телефон: 207-23-82 Телефакс 207-16-30
По вопросам размещения рекламы
обращаться по тел. 208-44-38

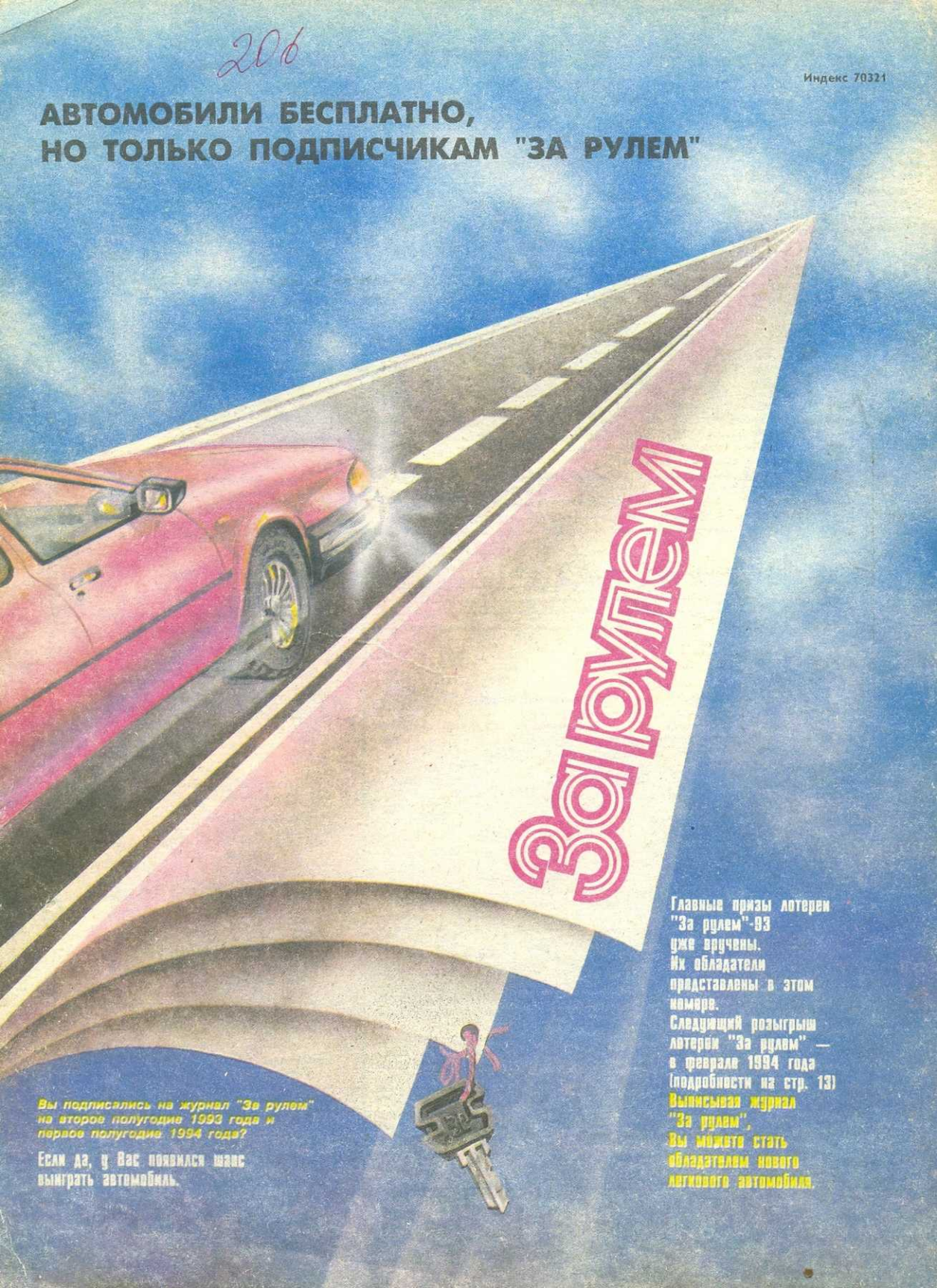
Материалы, опубликованные в журнале,
собственность ТОО «Издательство «За рулем».
Их перепечатка или использование
в других изданиях только с разрешения
ТОО «Издательство «За рулем»

За сведения в «Рекламе» редакция
ответственности не несет.

206

Индекс 70321

АВТОМОБИЛИ БЕСПЛАТНО, НО ТОЛЬКО ПОДПИСЧИКАМ "ЗА РУЛЕМ"



За рулем

Вы подписались на журнал "За рулем" на второе полугодие 1993 года и первое полугодие 1994 года?

Если да, у Вас появился шанс выиграть автомобиль.



Главные призы лотереи "За рулем"-93 уже вручены. Их обладатели представлены в этом номере. Следующий розыгрыш лотереи "За рулем" — в феврале 1994 года (подробности на стр. 13). Выписывая журнал "За рулем", Вы можете стать обладателем нового легкового автомобиля.