

За рулем



Концент-кары — сегодня,
серийные образцы — завтра
или куда рулит "Мицубиси".
Рассказ об этих машинах
читайте на стр. 32

Ежемесячный
журнал для автомобилистов

5

Май 1994



За рулем

**Журнал
для автомобилистов**

Издается с апреля 1928 года

Учредитель:
Издательство «За рулем»

Генеральный директор В. ПАНЯРСКИЙ

Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместители главного редактора

В. Аркуша
М. Тилевич
Обозреватель

Л. Шугуров

Техника

С. Дорощев

М. Теплов

Безопасность

Ф. Илюхин, зав. отделом

Н. Щербаков

Испытания

Д. Постников, зав. отделом

В. Крючков

И. Твердунов

Эксплуатация

Б. Сидельников, зав. отделом

В. Суботин

А. Чуйкин

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. Горбачев

в Казани А. Солопов

в Киеве Л. Сажошников

Оформление

Н. Кледова, зав. отделом

К. Нехотин, главный художник

В. Князев, фотокор.

Л. Мазниченко, техн. редактор

Корректура

М. Исаенкова

Письма

А. Диричева, зав. отделом

Компьютерное обеспечение

Г. Губина, зав. отделом

Реклама

В. Соловьев, зав. отделом

С. Павлов

ТИРАЖ 700 000 экз.

Сдано в производство 17.02.94 г.
Подписано к печати 25.03.94 г.
Формат 60x90 1/8. Печать офсетная
Усл. п. л. 8. Заказ №1238
Чеховский полиграфический комбинат
142300, г. Чехов Московской области

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45,
Селиверстов пер., 10.
Телефоны: 207-23-82 (для справок),
207-16-30 (секретариат),
208-44-38 (отдел рекламы).
Телефакс 207-16-30
Материалы, опубликованные в журнале, собствен-
ность Издательства «За рулем». Их перепечатка или
использование в других изданиях только с разрешения
Издательства «За рулем».
За сведения в «Рекламе» редакция ответственности
не несет.

По вопросам распространения «За рулем»
обращаться по телефону (095) 207-23-82.

ТЕПЕРЬ НЕ РАССТАНЕМСЯ!

Случилось то, что должно было рано или поздно случиться. Те, кто вызывал у сильного пола, уверенно держащего крепкими руками руль, чувство неистребимого превосходства, те, кто, сидя в пассажирском кресле, нервно вскрикивал: «Ой! Ты видел, там был какой-то знак!» или: «Смотри, у тебя на щитке горит лампочка!», те, о ком с таким удовольствием рассказывали дорожные анекдоты, вдруг оказались равноправными участниками дорожного движения.

Испуганно-радостный трепет: «Мой автомобиль? Мой автомобиль! МОЙ! АВТОМОБИЛЬ!!!» проходит быстро. После него исчезает горделивое желание показать себя «им всем»: вот я подхожу к СВОЕЙ машине, изысканным движением открываю ВОДИТЕЛЬСКУЮ дверь, непринужденно поворачиваю ключ зажигания. Вот я красиво трюгаюсь со светофора — всем видно? — я еду! Наступают будни. И выясняется, что женщине за рулем, женщине на дороге ... места нет.

Дорога не только оккупирована мужчинами, она создана для них: грубых, неприхотливых, постоянно борющихся за первенство.

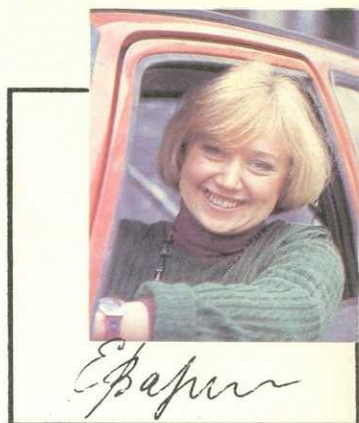
Кажется, что магазинная очередь, трамвайная хамская толпа вдруг скопом пересела за руль. Перестроиться из одного ряда в другой? Ни боже мой! Твоего сигнала поворота «не видит» ни один водитель из правого ряда. Они упрямо едут плотным потоком. Спасает бурная жестикуляция и артикуляция. Редкий джентльмен пропускает перед собой, понимающе-пренебрежительно усмехнувшись: чайница!

Они без конца подрезают тебя во время движения, истерически сигнализируют, если на секунду замешкаешься на светофоре, бросают негодующие взгляды при обгоне: мол, нечего тут болтаться под ногами. Они самоуверждуются.

И с этим ничего не поделаешь. К этому надо привыкнуть, как свыклись с тем, что сильная половина человечества давно уже не пропускает слабую вперед на автобусной остановке, сидит в метро, старательно не смотря на стоящих с авоськами теток, и лезет напролом в очередях. Спрашивается: почему на дороге они станут вести себя иначе?

А наши дороги! Езда по ним казалась бы увлекательной игрой в минное поле, если бы не преследовали кошмарные мысли об отходящих концы подвеска, рулевых тягах и колесах. В течение полугодия на одной только улице рядом с моим домом я насчитала четыре аварии: автомобили попадались в «ловушку», расставленную дорожными рабочими. Как обычно, «сами виноваты» оказывались водители, а никак не «копатели» и тем более не ГАИ.

Коль уж упомянула ГАИ, хочу предупредить подруг, решивших сесть за руль: чтобы не разочароваться, не рассчитывайте увидеть в автоинспекторе рыцаря. Представление об офицере как эталоне галантности принадлежит прошлому. Сегодняшний страж порядка смотрит на



Евгения

женщину — водителя собственной машины с профессиональной подозрительностью. Иной к тому же считает, что денег у нее куры не клюют, поскольку зарабатывает она не иначе, как древнейшей из профессий...

Да, трудно привыкнуть к ощущению постоянной незащищенности. И дело не в сложности дорожных ситуаций, заставляющих быть всегда в состоянии внутреннего напряжения. Хуже, если что-то случится с самим автомобилем, когда ты за рулем, а мужской силы рядом нет. Даже самое элементарное: предположим, спустило колесо и надо его заменить на «запаску».

С изумлением вззираю на краток из телевизионных конкурсов, которые в мини-юбочках, на «шпильках», с наманикюрованными ноготочками легко и непринужденно проделывают эту операцию. Интересно, как они будут себя чувствовать на дороге, где, как обычно, грязь — по колено, где она стекает с кузова прямо на платье, забывает гайки... А гайки к тому же закручены намертво. И весит колесо совсем не как дамская сумочка и даже не как наполненная до отказа хозяйственная авоська! А каплющая с колеса жижа, не смываемая потом ничем, а она же, фонтанами окатывающая из-под несущихся мимо машин?

Конструкция наших автомобилей, никак не рассчитанных на слабый пол, — вообще отдельная тема: можно писать целые исследования. Которые, будем смотреть на вещи трезво, все равно ничего не изменят.

И все-таки он уже есть, автомобиль. Он неотъемлем от всего теперешнего существования, занимает полностью мои мысли и чувства, стал равноправным членом семьи. Без него... Да нет, даже думать на эту тему не хочется! Пусть женщины дорожные нравы — буду терпеливой, сдержанной в эмоциях. Пусть ужасно организовано движение и безобразно открыты — буду осторожной и внимательной. Пусть каждая поломка страшнее стихийного бедствия, а поиски бензина отнимают кучу времени — буду занимать деньги, искать знакомства, в конце концов придумаю какой-нибудь выход. Но променяю мою любовь, мой автомобиль на пресное существование без него — ни за что! Я готова к любым страданиям. Хотя втайне надеюсь: может, когда-нибудь что-то изменится к лучшему...

Е. ВАРШАВСКАЯ,
обозреватель «Труда» — специально для
«За рулем»



«КОРСАРЫ» НА ЛЬДУ

Второй этап 16-й "Гонки звезд" на призы "За рулем" — "Кэмел"

В мороз всегда мечталось о лете. А сейчас — зеленые листики, теплынь и — долой пиджак. Начинают оттаивать сосульки зимних воспоминаний, и события трехмесячной давности предстают на расстоянии поиному. В том числе и "Гонка звезд" на призы "За рулем" и компании R. J. Reynolds. Призы, наверное,

запомнились всем, кто побывал на ипподроме в Раменском. Буквально горы алюминиевых колес, телевизоров, видеопроекторов, гжельского фарфора, гоночных комбинезонов. И над всем этим богатством — темно-красная "Лада-Самара", соблазнительная и труднодоступная. Она была главным призом.



В ярмарочном разноцветье, царившем здесь, выделялись огромные плакаты «За рулем», а рядом с ними таких же размеров «наклейки» «Кэмел», напоминая собравшимся, что главные творцы этого праздника — его организаторы. Спонсором второго этапа соревнований на ипподроме в Раменском стала фирма ЭЛФ.

На сенсационно высокой отметке оказались на этот раз не только призы, но и прекрасно подготовленные ледовая дорожка, да и вся режиссура этого красочного спортивного действа. Но самой главной бомбой, нет — бомбами дня — стали два автомобиля «Опель-Корса», которыми управляли москвич Владислав Штыков и ижевчанин Сергей Балдыков. Только, пожалуйста, не подумайте, что это АЗЛК и «Ижмаш» раскошелились и решили попробовать «опели» на Раменском ипподроме. Наши автомобильные заводы, тихо дыша, чтобы не выдавать свое присутствие, затаились в окопах. И даже ВАЗ, отчетливо представляя, что его спортивному авторитету в лице доброй десятки лучших гонщиков России не устоять перед двумя «корсарями», нашел причины, чтобы не посылать заводских спортсменов в Раменское.

И все из-за «опелей». Как можно соревноваться, когда на трассе есть машины лучше, чем «самары»? Но, между прочим, модель «Опель-Корса-CSI» (1598 см³, 2 клапана на цилиндр, 100 л. с.) была омологирована ФИА как серийная машина группы А еще 1 января 1989 года под № 5375. Казалось бы — «прочь все сомнения, прочь все печали и без тревоги — в светлые дали». Тем более, при желании такой автомобиль можно было заказать и приобрести через официального дилера «Опеля». Например, через столичную фирму «Си-ас». Кстати, серийную «Ладу-Самару» тоже можно приобрести у официального заводского дилера. Но она просто не смогла бы конкурировать с «Корсой».

Итак, гонщики, представляющие спортивное управление (руководитель М. Годзинский) Научно-технического центра (НТЦ) ВАЗа, приехать не смогли. А спортсмены из спортклуба завода посчитали участие в столь престижных соревнованиях делом чести, но отказались... без денег на солярку для автовоза, который обычно доставляет их машины к месту соревнований. Организаторы выделили им полтора миллиона рублей, и пятерка тольятинцев смогла прибыть в Раменское. Хвала им!

Вместо неприехавших асов на старт вы-

Владислав Штыков на белом «Опеле» впереди, а за ним — квартет несущихся во весь опор последователей.

Машина Штыкова после столкновения в тринадцатом заезде сохранила боеспособность. На автомобиль же Самсонова лучше было не смотреть.

В седьмом заезде, как и во многих других, борьба шла по всей ширине ледовой дорожки. Слева направо: Потапов, Мухаметзянов, Штыков.



шли другие спортсмены — как мы убедились, не уступавшие тем в мастерстве.

Никто не умаляет заслуг ВАЗа в нашем автоспорте, в подготовке высококлассных гонщиков. На его автомобилях выступало несколько поколений российских спортсменов. Все это так. Но сложившийся монополизм порождал и негативные явления. Скажем, в тех же «Гонках звезд» руководитель тольяттинских спортсменов мог диктовать условия соревнований. Откажись он выставить свою команду, и гонка практически срывалась (какие уж там «звезды»).

Сейчас в России уже немало достаточно богатых людей и организаций, которые вполне могут купить самый крутой автомобиль группы А, класса 1600 см³. Балдыкову «Спецгазавтотранс» уже купил одну без «оглядки» на то, не повредит ли это спортивной славе ВАЗа. Время диктатора заводов в нашем автомобильном спорте отходит в прошлое. И это наглядно

продемонстрировали соревнования в Раменском.

Но вернемся непосредственно к гонкам. Они прошли под знаком превосходства двух «корсаров». Их «опели» были самой малостью легче серийных «самар» (865 против 900 кг). Однако отечественные машины (к гонкам допускались автомобили класса до 1600 см³, омологированные ФИА по группе А) были оснащены карбюратором, а не системой впрыска топлива, которая обеспечивает более благоприятный крутящий момент на средних режимах работы двигателя. В результате — более плавный и быстрый набор скорости на третьей — четвертой пере-

перед карбюратором, во-вторых, шипованных шин и — в какой раз — привода на передние колеса в том, что касается скорости и управляемости машин. Последние две особенности позволили изменить технику прохождения поворотов. Прежде на заднеприводных машинах, патологически предрасположенных к заносу, все участники на повороте жались к наружному снежному барьеру. В него упирались задними ведущими колесами, а передними корректировали направление движения. Выход на внутреннюю бровку был бесполезен и даже опасен.

Теперь передние ведущие колеса тянут (а не толкают) машину туда, куда ее направит водитель, а шипы цепляются за лед и не дают сойти с заданной траектории. И гонщики нынче используют для маневра всю ширину поворота.

Если говорить языком цифр, то автомобилям с задними ведущими колесами без шипов на дорожке ипподрома в Раменском не удалось пройти один круг быстрее, чем за 60 секунд. Просто никак. А теперь на ВА3-21083 заводские гонщики проходили его даже за 48 секунд, Потапов на «Москвиче-2335» — за 49,1 секунды, а «корсары» Балдыков и Штыков показали просто фантастическое время — 45,5 и 46,4 секунды соответственно (средняя скорость на круге — 123,1 км/ч). Есть над чем задуматься!

Понятно, что и для рядовых автомобилистов гонки в Раменском стали в некотором смысле показательными заездами, где демонстрировались преимущества переднеприводных моделей и шипованных шин. Особенно в смысле большей безопасности езды по скользкой дороге. И, кстати, разбитых машин в этот раз, к радости гонщиков и, особенно, меха-

изначально. Но преследователи, «закинув языки на спину», уверены, что это не так и мчатся «ноздря в ноздю». Потому-то все заезды были очень и очень напряженными, смотрелись с неослабевающим интересом, и до последних метров борьба в первой четверке (в каждом заезде стартовало по шесть машин) шла буквально на одном дыхании. Даже такой знаток автоспорта, как президент ФИА господин Мосли (Англия), впервые посетивший Россию и побывавший на «Гонке звезд», не удержался от восторженных отзывов в адрес спортсменов.

И все же «корсарам» победа далась не просто. Штыков, например, не смог финишировать в одном заезде. Правда, он набрал достаточно очков, чтобы выйти в суперфинал, где встречались шестеро сильнейших. В их число, конечно же, попала новая звезда — Балдыков. Он не работник «Ижмаша», гигантского комбината, где делают легковые автомобили, мотоциклы и кое-что еще, а служит в ижевском «Спецгавтотрансе».

Наряду с представителями ВАЗа Р. Мухаметзяновым и А. Беловым в суперфинал вышел гонщик АЗЛК А. Потапов на пикапе «Москвич-2335», курьезно выглядевшем среди хэтчбеков. Отчасти поэтому, а прежде всего стремлением бороться на равных, давшим в итоге неплохой результат, он вызывал у большинства зрителей открывшую симпатию и стартовал под прибой рукоплесканий. Шестым финалистом стал житель подмосковного города Гжель А. Коростелев.

Три заезда суперфинала принесли две победы Штыкову и одну Балдыкову. По сумме результатов Штыков выиграл второй этап «Гонки звезд», а также победил и в зачете по сумме двух. Он и стал

Результаты соревнований
I этап (Ижевск): 1. В. Штыков (Москва), «Опель-Корса-GSI»; 2. С. Успенский (Москва); 3. И. Конавалов (Раменское); 4. Н. Конин (Пенза), все — на ВА3-21083; 5. Ю. Боровиков (Тольятти); 6. С. Балдыков (Ижевск), оба — на ВА3-21093.

II этап (Раменское): 1. В. Штыков (Москва); 2. С. Балдыков (Ижевск), оба — на «Опель-Корса-GSI»; 3. А. Коростелев (Раменское — Гжель); 4. А. Белов (Тольятти); 5. Р. Мухаметзянов (Тольятти); все — на ВА3-21083; 6. А. Потапов (Москва), «Москвич-2335».

Суммарный результат: 1. В. Штыков (Москва); 2. С. Балдыков (Ижевск); 3. С. Успенский (Москва); 4. Н. Конин (Пенза); 5. А. Орловский (Москва); 6. А. Белов (Тольятти).

московских гонках за рулем «Опеля» одержал другой столичный гонщик Александр Коншин, но... в июне 1911 года. Владелец текстильной фабрики выиграл тогда на гоночном «Опеле» со 120-сильным мотором гонки под Москвой со средней скоростью 111 км/ч. И вот теперь, спустя 83 года, опять победа.

Л. ШУГурОВ

Редакция журнала «За рулем» благодарит за помощь в проведении соревнований Раменское грузовое предприятие, а также фирмы «Гуськов и сыны», JVC, «Диск», «Слик», «Автохимэкс», «Гжель», предоставившие призы победителям и участникам гонки.



ников, оказалось несравненно меньше, чем в годы, когда ездили без шипов.

Правда, одна авария, от которой у многих поднялись волосы и шапки, все же была. Конечно же это был тринадцатый (!) заезд, где на прямом участке «улетели» Штыков и Самсонов. Первый отделался раздавленной передней фарой, второй же согнул свою «Ладу» пополам: его машина, кувыркаясь, днищем «поцеловала» фонарный столб. Рационально спроектированный кузов, трубчатый каркас безопасности, ремни сделали свое дело, и Самсонов отделался только шоком.

Шестнадцать основных заездов прошли в на редкость острой борьбе. Оба «корсара» играли роль механических зайцев на собачьих бегах, недостижимых

Потапов на пикапе «Москвич-2335» победил в восьмом заезде и дважды финишировал вторым.

Звездный час (или минута!) победителя. Владислав Штыков на пьедестале почета. Позади — главный приз: ВА3-2108.

обладателем главного приза соревнований — машины ВА3-2108.

Специальный переходящий приз журнала для завода, где построен автомобиль победителя, был вручен М. Подольскому, который представлял фирму «Сисас» — «опелевского» дилера в столице. Кстати, непосредственно она и предложила свою машину Штыкову. Любопытно, что до него последний раз победу на



Фото В. Князева

КОМЕСО



«Волво» — в олимпийской «форме»!

За девять месяцев прошлого года на Украине выпущено 110 тысяч легковых автомобилей, основная масса которых — «таврины». Треть из них экспортировано. Рост производства составил 8,5%.

В конце 80-х годов автомобильный парк Москвы ежегодно увеличивался на 30-32 тысячи машин, а в 1991 — на 65 тысяч, в 1992 — на 92 тысячи.

Статистические данные о... расцветке легковых автомобилей, зарегистрированных в Германии в 1993 году, свидетельствуют, что наиболее популярны по этому признаку красные (28%), затем следуют синие и голубые (17), серые (16), черные (14), белые (12), зеленые (8), фиолетовые и желтые (по 1), на остальные приходится 3%.

В 1996 году страны ЕЭС планируют ввести более строгие нормы содержания вредных веществ в выхлопе автомобилей. Между тем «Опель» уже сейчас предлагает семь моделей, которые соответствуют новым требованиям.

В Италии из 6300 км автомагистралей 5332 км — платные. Автомагистрали принадлежат 24 государственным компаниям, ежегодный доход которых — около двух триллионов лир.

Оригинальный способ подработать нашел шестидесятирестный житель Самары: он... попадает под автомобили. Ошалевшие водители обычно везут «пострадавшего» в больницу. По пути выясняется, что инцидент может быть легко исчерпан при наличии у них 30 тысяч рублей. Рассуждает «каскадер» примерно так: «Хватило денег на машину, хватит и на меня».

ПОЛТОРЫ ТЫСЯЧИ АВТОМОБИЛЕЙ «ВОЛВО» — 1200 легковых и 300 автобусов — обеспечивали 80 % перевозок спортсменов и зрителей на XVII зимних Олимпийских играх в Лиллехаммере (Норвегия). За 16 дней их общий пробег превысил 5 миллионов километров или длину 125 экваторов! Из нескольких ведущих мировых автопроизводителей Норвежский олимпийский комитет выбрал «Волво», исходя из традиционной приспособленности этих машин к северным условиям, а также благодаря высокому уровню безопасности. «Олимпийский флот» обслуживали 150 подготовленных механиков. В их распоряжении был техцентр и 20 техник.

КАССЕТУ С ВИДЕОИНСТРУКЦИЕЙ на автомобиль вручают покупателю «Волво». Пятнадцатиминутный видеосюжет начинается с общей информации о купленной модели. С экрана доступно разъяснят особенности конструкции и эксплуатации, а в заключение информируют о сервисе — где, когда и за сколько ваш автомобиль квалифицированно обслужат.

Авторы этого новшества считают, что для современного человека, испытывающего недостатки времени, кассета — хорошее подспорье в эксплуатации машины. К настоящему времени распространено уже более 60 тысяч видеокассет на разных языках.

АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ — по сей день крепкий орешек для конструкторов электроавтомобилей. Проблемы, связанные с ними, побудили искать альтернативу — батарею, которая работала бы при комнатной температуре и обходилась без дорогостоящей термоизоляции. По мнению специалистов, лидирует в этой области швейцарская фирма «Лекланше» из Ивердона. Здесь заняты разработкой нескольких типов перспективных аккумуляторов, наибольший интерес из которых представляет никель-металлогибридный. Специалисты фирмы отказались от кадмия (его соединения ядовиты), используя продукты соединения водорода с различными металлами. Эта батарея не только экологичнее никель-кадмиевой, но и имеет большую (на 30—50 %) энергоемкость. На один килограмм ее массы приходится до 70 Вт·ч. Для сравнения: удельная энергоемкость свинцового аккумулятора — примерно 20 Вт·ч/кг.

ЖИЗНЬ ЗАСТАВЛЯЕТ ВЕРТЕТЬСЯ даже такой медлительный гигант, как ЗИЛ. Грузовики с бензиновыми двигателями почти не пользуются спросом, а вот автобусов — и больших городских, и средних — дефицит. Как быстро реакцию на изменившийся спрос можно рассматривать автобус ЗИЛ-3220 на шасси серийного грузовика. Пока это опытный образец, выпуск его еще предстоит

наладить на одном из филиалов ЗИЛа в Таджикистане. Отсюда и название машины по имени города — «Худжанд» (раньше произносили — «Ходжент», а в бывшем Союзе его знали как Ленинабад). Основные панели кузова либо плоские, либо отформованные на гибочных станках — для них не нужны сложные штампы. Желание делать велико — аллах в помощь...



ПОВЫСИТЬ КОМФОРТАБЕЛЬНОСТЬ автомобиля можно, принципиально изменив характеристики подвески колес — вернее, ее упругих и амортизирующих эле-

ментов. Обычно рессоры, торсионы, пружины деформируются (прогибаются, закручиваются, сжимаются) пропорционально росту нагрузки. А для комфорта-

бельной езды нужно, чтобы при этом подвеска колес становилась жестче по нарастающей (прогрессивно), а с уменьшением нагрузки — прогрессивно мягче.

Так появились пружины бочкообразной формы (на снимке) или навитые из прутка не цилиндрического, а переменного диаметра (в виде очень-очень пологого конуса), а также пружины с переменным шагом витков. Применяется и комбинация всех трех вариантов.

За последние десять лет вошли в широкий обиход и так называемые однотрубные телескопические амортизаторы. У них более стабильные характеристики, так как лучше охлаждаются (рабочий цилиндр непосредственно обдувается потоком воздуха) и легче двухтрубных. Правда, они сложнее в изготовлении: нужна более высокая точность обработки и хорошая герметизация, поскольку одну из полостей заполняют сжатым газом.





ЭХ, МАЗ, ЕЩЕ МАЗ, еще много... вариаций на тему базовой модели предлагает сегодня Минский автомобильный завод. Одна из них экспонировалась минувшим летом на Первом Российском автомобильном салоне и

Полноприводный МАЗ-63171. вызвала неподдельный интерес: опытный образец грузовика МАЗ-63171 колесной формулы 6×6. Он оснащен 360-сильным дизелем ЯМЗ-8421 рабочим объемом 17240 см³ с турбонаддувом и

девятиступенчатой коробкой передач.

Это типичный магистральный грузовик — длинноразный, с бортовой платформой, рассчитанной на 14 тонн. Он может буксировать двух- или трехосный прицеп грузоподъемностью 8—10 тонн. Полная масса автомобиля — 27 тонн, автопоезда — 50 тонн. Из этих данных можно заключить, что автопоезд рассчитан на междугородные и международные перевозки. Да и мощность двигателя, приходящаяся на единицу полной массы (7,2 л. с./т), подтверждает это. Тогда почему все три оси — ведущие? Главное — зачем это магистральной, быстроходной (скорость до 90 км/ч) машине?

ПОЖАРНЫХ АВТОПОГРУЗЧИКОВ ПОКА ЕЩЕ НЕ БЫЛО — существовали только пожарные автомобили. Погрузчик, о котором речь, вообще-то обыкновенный, только снабжен пожарными стволами, а вместо балласта у него бак для воды или спецсредств. Логика появления такой машины проста: на большом заводе внутрицеховой транспорт быстрее окажется рядом с очагом возгорания, чем пожарные машины, да и маневренность у него лучше. Будь такие погрузчики на КамАЗе, может, и завод двигателей не сгорел бы.

Разработали новое пожарное средство конструкторы фирмы «Восточное кольцо» из Тольятти (их пикап «Бизон» мы представляли в ЗР, 1993, № 12). Изготовлены опытные образцы, а вот наладить серийное производство нет возможностей.

САМОСВАЛ ДЛЯ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА — продукт конверсии. Его создало производственное объединение «Уралтрансмаш» в Екатеринбурге совместно с

Уральским моторным заводом (УАМЗ), входящим в «АМО ЗИЛ». Базой послужило полноприводное шасси ЗИЛ-131, выпускаемое на УАМЗ. Платформа со стальными бортами разгружается на три стороны; ее вместимость — 6 м³ (с надставными

Самосвал для сельскохозяйственных грузов «ЗИЛ-Трансмаш-345.000».

бортами — 8,5 м³), грузоподъемность — 5 т. Остальные характеристики соответствуют показателям базового автомобиля.

Первую партию самосвалов «ЗИЛ-Трансмаш-345.000» приобрели сельскохозяйственные предприятия и фермеры Уральского региона. На «Уралтрансмаше» разрабатывают самосвальный автопоезд.



«БИГА» — АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ГОРОДА работы маэстро Джорджио Джуджаро представила фирма «Итал-Дизайн» на восемнадцатом «Авто-шоу» в Болонье. «Кубик» с основанием два на полтора метра и высотой 1,86 м вмещает 4—5 человек или троих, если один из них — инвалид в коляске. Все они попадают внутрь через единственную дверь размером почти во всю заднюю стенку.

Гибридная силовая установка, состоящая из электродвигателя постоянного тока, 250-кубового дизеля с непосредственным впрыском и генератора, позволяет развить скорость, вполне достаточную в современном городе, — 60 км/ч. По мнению фирмы, «Бига» — реалистическое решение транспортных проблем для современных городских центров.

Теперь требуется разрешение на въезд на территорию Украины автомобилей из Литвы, Латвии и Эстонии, прибывающих с целью вывоза грузов за пределы республики. В отношении Беларуси делается послабление: проезд на расстояние до 50 км в глубь Украины или Беларуси возможен без оформления документов.

Начато оформление лицензий на внутренние автомобильные перевозки в областных бюро лицензирования Украины. Лицензии на международные перевозки выдает департамент автомобильного транспорта Минтранс.

10 000 грузовых автомобилей было направлено в сельские районы России для перевозки сельскохозяйственных урожаев 1993 года.

Асфальтированная трасса протяженностью 60 км соединила два районных центра в Пензенской области — город Никольск и поселок Сосновоборск. Выход на основную транспортную артерию области получили глубинные села.

И ДАЖЕ... ДАЖЕ АРГУС НЕ УСМОТРИТ ЗА НЕЙ, — утверждал герцог Мантуанский в своей балладе из оперы «Риголетто». Но французский журнал «Аргус... д'отомобиль» усмотрел — и выступил с инициативой организовать конкурс «Лучший доставочный автомобиль года».

Доставочный — значит, легкий фургон или пикап полной массой (то есть с грузом, водителем, заправкой и т. д.) не более 3500 кг. Жюри из семи специалистов избрало лауреатом на 1994 год фургон «Опель-Комбо».

СБОРКА АВТОМОБИЛЕЙ ИВЕКО начата в ханойском предместье Колоа. Новый завод с 250 работниками будет выпускать 12 тысяч машин нескольких моделей в год. Пока все детали и агрегаты привозные, однако со временем часть из них будет вьетнамского производства. Вьетнам — лишь этап «стратегического наступления» ИВЕКО на Дальнем Востоке: на очереди Южная Корея, Таиланд и Малайзия. Производство машин уже налажено в Китае (его полная мощность — 60 тысяч автофургонов «Дейли» в год), в Индии, Австралии, Иране и Турции.





«Эстония-25», оснащенная двигателем «Ровер-К16-1,4МР1» с впрыском топлива и двумя распределительными валами. Он весит всего 98 кг — на 42 кг легче «жигулевского».

тельными валами. Он весит всего 98 кг — на 42 кг легче «жигулевского».

По прогнозам специалистов, в нынешнем году добыча нефти в России составит 327 миллионов тонн. Это на 8% меньше, чем в 1993 году. К настоящему времени из разрабатываемых месторождений уже извлечено 48% начальных запасов этого сырья.

Специалисты НАМИ разработали для автомобиля ВАЗ разборное колесо из легких сплавов — литой диск и штампованный из двух частей обод. Масса колеса — 5,1 кг. Теперь задача — найти изготовителя таких колес.

Коллектив завода «Кавор» в Таллине выиграл судебный процесс у немецкого предпринимателя Т. Ламлы, незаконно арендовавшего предприятие. Теперь оно возобновило выпуск гоночных автомобилей.

По сообщению Роскомстата, в 1993 году инвестиции иностранных фирм и совместных предприятий в экономику России составили 237,7 миллиарда рублей. Среди введенных на эти средства производственных мощностей — предприятие в Липецкой области по выпуску 2 тысяч грузовиков в год.

Ежегодно автомобильные фирмы США расходуют на рекламу своих машин около 670 миллионов долларов.

Производственное объединение «Пермьгорпромаш» собрало первую партию автобусов «Альтерна-4216».

Исполком Донецкого горсовета распорядился блокировать с помощью специальных устройств колеса неправильно припаркованных автомобилей, чтобы иметь возможность взимать штрафы с их владельцев.



ФОНД «АВТОМИЛОСЕРДИЕ» защищает интересы тех, кто потерял здоровье в дорожно-транспортных происшествиях, оказыва-ет им правовую и материальную помощь.

Р-Р-РАЗ: «РОВЕР» и АСПАС подписали соглашение о намерениях — сотрудничать в оснащении партии гоночных автомобилей «Эстония-25» британскими двигателями «Ровер-К16-1,4МР1» для соревнований по гоночной формуле «Ровер» в России. (Напомним, АСПАС — это отечественная Ассоциация производителей автомобилей для спорта.) Все участники гонок будут стартовать на машинах с совершенно одинаковыми по своим возможностям (1398 см³, 103 л. с./76 кВт при 6000 об/мин) двигателями. Во всяком случае, летом этого года АСПАС намерена выставить две машины на соревнованиях в ближнем зарубежье, а также в Чехии, Польше, восточных районах ФРГ.

Шасси для машин новой формулы АСПАС собирается заказывать на известном заводе «Кавор» в Таллине, не исключая в дальнейшем использования российских гоночных шасси. При этом, по словам руководителя АСПАС И. Ермилина, отпускная цена такого «монопосто» составит около 7—8 тысяч долларов, что намного меньше, чем у формул «Форд» или «Опель-Лотос».

АСПАС и «Ровер групп пауэр трейн» (моторостроительное подразделение фирмы «Ровер») уже построили один гоночный автомобиль с двигателем К16-1,4 МР1. Английская сторона готова быть спонсором, чтобы открыть возможность молодым спортсменам попробовать себя.

Более сорока семей, где есть инвалиды, пострадавшие в автомобильных авариях, получили гуманитарную помощь через «Автомилосердие».

На снимке: семья водителя Подлесного, которому фонд помог восстановить здоровье.

портных происшествий, оказывает им правовую и материальную помощь.

Недавно он провел раздачу гуманитарной помощи, прибывшей из маленького немецкого городка Дармштадт. Среди получивших ее была семья инвалида П группы Михаила Подлесного, бывшего водителя «Союзмострой», пострадавшего в автомобильной аварии. Эта семья, где четверо детей, находится под опекой фонда уже три года, как, впрочем, еще десятки семей инвалидов, потерявших здоровье в ДТП. Совместно с ГАИ Москвы Фонд организовал для детей-инвалидов пять благотворительных вечеров в цирке на Цветном бульваре.

СРАВНИТЕЛЬНЫЕ ИСПЫТАНИЯ НА РАЗРУШЕНИЕ ДЕСЯТИ САМЫХ РАСПРОСТРАНЕННЫХ В ГЕРМАНИИ европейских и японских машин провел журнал «Ауто Мотор унд Шпорт».

На скорости 55 км/ч автомобиль, где находился антропометрический манекен, сталкивался с препятствием левой частью передка — такие столкновения на дорогах наиболее частые. Места (от самого безопасного) по результатам краш-теста распределились следующим образом: 1. «Фольксваген-Гольф». 2. «Опель-Астра». 3. «Форд-Эскорт». 4. «ФИАТ-Типо». 5. «Ситроен-ЗХ». 6. «Тойота-Королла». 7. «Мазда-323». 8. «Мицубиси-Кольт». 9. «Ниссан-Санни». 10. «Хонда-Сивик». (Одна звездочка означает наличие надувной подушки безопасности для водителя, две — также и для пассажира на переднем сиденье).

ДЕБЮТ ЗНАМЕНИТЫХ «ТРАКСЬОН АВАН»

состоялся 60 лет назад 3 марта 1934 года. В этот день «Ситроен» устроил официальную презентацию нового переднеприводного семейства. Машины выделялись революционной конструкцией: привод на передние колеса, независимая торсионная подвеска передних колес, двигатель с «мокрыми» гильзами цилиндров, несущий кузов, гидравлический привод тормозов. Вспомним то время: мы удивлялись совершенством ГАЗ-А, нас восхищали «линколны» и «бюи-

ки». Но что они значили на фоне «Ситроена-ТА», ушедшего вперед на много лет!

Год спустя Франсуа Леко, владелец гостиницы из Рошетея, на свой страх и риск взялся провести фантастический эксперимент. На переднеприводном «Ситроене» он стал безостановочно «челночить» между Парижем и Монте-Карло, откатав без поло-

В 1984 году сотня владельцев «ситроенов» семейства «Траксьон аван» совершила пробег в Москву. На снимке — неистребимые «ТА» в столице.

мок 400 тыс. километров. Но и без помощи Леко фирма составила себе высокую репутацию. Машина, разработанная Андре Лефевром и Морисом Сентюра, держалась на конвейере 23 года. Последний экземпляр «Траксьон аван» собрали 18 июля 1957 года.

Семейство «ТА», заложенное 60 лет назад, оказалось многочисленным: фирма изготовила 788 399 машин этой конструкции. В нашу эпоху гегемонии переднеприводных конструкций этот факт заслуживает внимания.



БПИ-УАЗ.



ПРО ЛЛД ЗНАЮТ МНОГИЕ, А ПРО БПИ — НЕТ. Все потому, что БПИ далеко от нас — в Варшаве. Фирма под таким названием импортирует в Польшу джипы УАЗ-31512, облагораживает их интерьер и «экстерьер», оснащает другими двигателями и продает — дешевле японских и западных аналогов.

На БПИ-УАЗ установлен польский четырехцилиндровый

(2417 см³, 75 л. с./55 кВт) дизель «Андория-4С90». Он позволяет машине снаряженной массой 1740 кг (для УАЗ-31512 с брезентовым верхом и стальными штампованными колесами она равна 1590 кг) развивать максимальную скорость до 110 км/ч (УАЗ-31512 — 115 км/ч) и разгоняться с места до 80 км/ч за 19 секунд (УАЗ-31512 — за 30 секунд).

РУКОВОДСТВО ФИРМЫ «РЕНО» сочло выгодным начать сборку микровэгов «Рено-Трафик» в провинции Синьцзян. В 1997 году намечено выйти на уровень 40 тысяч машин, а в 2000-м — на все 165 тысяч.

Для реализации проекта нужны инвестиции в 580 миллионов франков (около 100 миллионов долларов).

ВО, ПРЕССА — ДАЕТ! Так назывался популярный монолוג Жванецкого. Но применительно к немецкой прессе эти слова надо понимать в буквальном смысле: дает приз! На ежегодном международном конкурсе «Золотой руль» берлинского еженедельника «Бильд ам зоннтаг» (тираж 1,4 млн. экземпляров) жюри отдало пальму первенства модели

«Фиат-Пунто» (ЗР, 1993, № 12). Жюри из 24 человек включало известных обозревателей и видных спортсменов, в том числе автогонщиков М. Шумахера, К. Даннера, В. Рерля, Х. Штука.

«Золотой руль» ежегодно при-

«Фиат-Пунто» — лауреат конкурса «Золотой руль».



Российские джипы поступают в Варшаву с жестким верхом и отлитыми из алюминиевого сплава колесами. Дополнительно БПИ комплектует их рулевыми колесами спортивного типа, накладками панели приборов, передними сиденьями с высокими спинками, самонатягивающимися ремнями безопасности, передними защитными решетками (часть машин), галогенными фарами. Кроме того, БПИ устанавливает на российский джип новую коробку передач с синхронизаторами на всех ступенях, самоблокирующиеся дифференциалы, лебедки, дисковые тормоза передних колес.

в Англии. Теперь стало известно о намерении японской «Хонды» вложить 530 миллионов долларов в строительство своего турецкого филиала. Он начнет в 1996 году с 30 тысяч машин, а в дальнейшем станет производить по 100 тысяч «хонд» ежегодно. Может и к нам какую-нибудь фирму «ветерок популярный занесет»?

суждают одной из новых легковых моделей. Оценивают ее скоростные возможности, экономичность, управляемость, безопасность, комфорт, принимают в расчет и цену.

ПОСЛЕ ГОЛИЦЫНО — ДВИНЕМ В ТАСКАЛУЗУ, решило руководство фирмы «Мерседес-Бенц». Таскалуза — тоже небольшой городок в американском штате Алабама. Здесь ежегодно станут делать 60 тысяч джипов нового поколения.

Завод в Алабаме займет площадь в 3,9 км², там будут работать 1500 человек, а общая стоимость его сооружения составит 300 миллионов долларов.

Смежные производства для Таскалузы дадут работу еще 10 тысячам человек, что поможет решить проблему занятости в этом южном штате. «Мерседес-Бенц» планирует комплектовать американские джипы на две трети деталями местного производства, остальное завод получит из Германии. В свою очередь, только треть автомобилей, изготовленных в Таскалузе, поступит на рынок США — две трети предназначены на экспорт.

Миллионный джип «Мицубиси-Паджеро» был собран минувшим летом. Производство этих машин идет с 1982 года, причем 67% их экспортируется.

Шестьдесят лет назад, в июле 1934 года на Ярославском автомобильном (ныне моторном) заводе собраны первые два грузовика ЯГ-5 с отечественными дизелями «Коджу».

Трехкратный чемпион мира по автомобильным гонкам бразилец Айртон Сенна организовал на родине торговую фирму «Сенна импорт лимитада». С марта она начала сбыт автомобилей «Ауди».

На полторы тысячи больше автомобилей «Ока» выпущено КамАЗом в 1993 году по сравнению с 1992-м. В нынешнем году планируется сделать 15 тысяч машин, а в 1995-м — уже 40 тысяч.

ПАЗ выпустил в 1993 году более 10 тысяч автобусов. После завершения проводимой реконструкции их планируется производить в два раза больше.

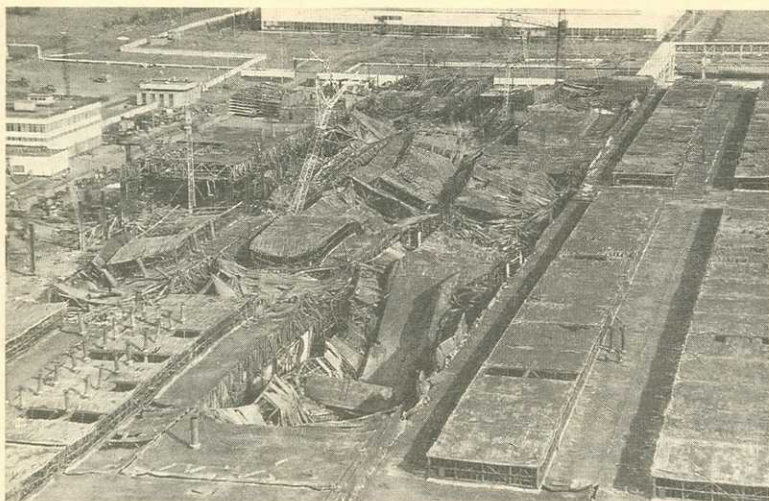
НА ПРЕДПРИЯТИИ «ХУНГАРОКАМАЗ» с первых дней 1994 года началась сборка грузовиков известной российской марки. В этом обществе с ограниченной ответственностью 70% уставного капитала принадлежит АО «КамАЗ», 29,9% — одной из канадских фирм и лишь 0,1% составляет венгерская собственность.

Ежегодно «ХунгароКамАЗ» будет собирать около трехсот 10- и 12-тонных грузовиков, сообщил директор предприятия Дьердь Харасты. Две трети из них намереваются реализовать на местном рынке. Цена КамАЗов составит от 2 до 2,5 млн. форинтов (1 доллар=100 форинтам).

Надежды «ХунгароКамАЗа» связаны и с тем, что конструкторы головного завода в России активно работают над новым, более современным дизелем.

Наряду с производством камских грузовиков в Венгрии изучают возможность сборки малолитражек «Ока». Правда, еще много нерешенных проблем, но венгерские партнеры не теряют оптимизма.





ГОД КРАСНОГО ПЕТУХА

Сколько раз приезжаешь на КамАЗ, не перестаешь поражаться его громадности. Слово специально созданный для книги рекордов Гиннеса, он буквально во всем «самый». Вот и пожар, случившийся год назад, ущерб всему автомобилестроению России нанес преогромный. Сегодня можно подвести некоторые итоги года после пожара — как всегда, по-камазовски неожиданные. Но чтобы оценить их объективно, вспомним благополучные времена.

Проектная мощность КамАЗа — 150 тысяч автомобилей и 250 тысяч двигателей в год. Почти двукратный объем выпуска моторов по отношению к автомобилям заложили в расчете на дизелизацию автотранспорта в СССР главным образом силами КамАЗа. Его двигателями комплектовали грузовики и автобусы многих марок. В Набережных Челнах по большому грузам вышли на уровень 120, по двигателям — 180 тысяч в год. Пик этот пришелся на середину 80-х, а в 1992 году здесь сделали 145 349 моторов. 20 ноября 1992-го на заводе двигателей — одном из 19 заводов объединения — был собран двухмиллионный дизель. «Движки» (так здесь говорят) были едва ли не самым благополучным из всех «камазовских» производств. Выпустить в 1993 году 120 тысяч силовых агрегатов не считали непосильной задачей. Преодолевая сопротивление властей Татарстана, продвигали к регистрации учредительные документы самостоятельного ТОО «КамАЗ-Дизель» в составе «большого» акционерного общества. Искали пути, как наименее болезненно провести коренную модернизацию производства, привлечь к этому зарубежного партнера. В общем, КамАЗ оставался одним из островов стабильности.

...Взрыв произошел 14 апреля в 19,05, во время обеденного перерыва второй смены. Причина — короткое замыкание в

электрощите управления близ станции испытания двигателей. По изоляции вертикально проложенных кабелей, через вентиляционные каналы огонь моментально вышел на кровлю корпуса, размеры которого 1152×360×12 метров! (Такая же, наиболее распространенная сегодня кровля с утеплителем — пенополистиролом горела лет пять назад на одном из корпусов Ярославского моторного. Где ждать новой беды?)

Рабочие пытались своими силами ликвидировать пожар — безуспешно. Поистине ураганному (8—10 метров в минуту!) распространению огня способствовали разветвленная система вентиляции, масло, вытекавшее из маслопроводов. Вдобавок было темно, отличалась электроэнергия, из-за чего бездействовала система внутреннего противопожарного водоснабжения. В считанные минуты, еще до прибытия первых машин, огонь охватил 8 тысяч квадратных метров кровли. Пожарные части стягивались со всей республики. Спусти четыре часа рухнуло 40 гектаров (!) кровли. В надземной части здания огонь вскоре удалось локализовать, но еще шесть дней (!) пожарные боролись с пламенем в завалах, в подвалах, глубина которых достигает 16 метров, под обломками металла.

По горькой иронии судьбы всего за несколько часов до трагедии на заводе двигателей прошло командно-штабное учение гражданской обороны: отработали умение руководить действиями личного состава в чрезвычайной ситуации...

Зарево видно было в ночи за несколько километров. Однако в лучших традициях «догласных» времен прессу целых полторы недели не пускали на место происшествия «из соображений безопасности». А потому версии о причине возгорания ходило более чем достаточно. Впрочем, для нас интереснее другое.

Даже купить автомобили без двига-

телей объявились желающие. Но, помимо КамАЗов, без моторов оказались и миасские «уралы», и московские ЗИЛы, и ликинские автобусы. (О военной технике не говорим.) Остановить все эти заводы (а заодно те, что поставляют им комплектующие)?

В Челны хлынул поток предложений о помощи. На правительственном уровне пообещали ее Россия и Татарстан.

Инофирмы, поставившие в свое время оборудование на КамАЗ, едва ли не первыми предложили отремонтировать, восстановить или заменить уничтоженные огнем станки и линии в кратчайшие сроки — есть, оказывается, взаимовыручка и среди «акул бизнеса». Но взаимовыручка эта не имеет отношения к благотворительности. Нет денег — нет помощи. Характерно, что ничуть не лучше повели себя соотечественники. Не отгружают металлоконструкции без предоплаты, и все тут! А впрочем, почему из-за пожара в Набережных Челнах рабочие в Челябинске или, скажем, Детройте должны работать бесплатно?

Словом, привычный расчет на помощь «всем миром» в новых условиях себя не оправдал. Но это зато нас они новые. Во всем мире от подобных несчастий ограждаются страховкой. Но, оказывается, государственные страховые организации России просто не берутся (!) страховать столь дорогостоящее имущество. Зарубежные страховщики готовы оказать такую услугу. За все предприятия КамАЗу придется платить 150 миллионов долларов ежегодно. Дороговато, но вполне сопоставимо с убытками от пожара.

В общем, поток предложений иссяк, едва стало ясно, что у погорельца нет денег. Да и откуда им взяться? Самостоятельными стали недавно, накопить в нынешней ситуации мудрено. Страховки нет. Льготные кредиты остались обещаниями. В Челнах быстро уразумели, что «спасение утопающих — дело рук самих утопающих». Обижаться, сетовать на судьбу — не время: надо выходить из положения. Для начала — демонтировать 72 тысячи тонн металлоконструкций. Применять тут и такие хитрые штучки, как «ленточные» взрывы, трудились над крышей вертолеты. Главное — расчистить пепелище как можно быстрее.

Надо сказать, еще до пожара на 1995 год запланировали начало большой реконструкции. Пожар внес коррективы в сроки и направления работ. Ну, а средства можно только... заработать — то есть выпускать продукцию. Пару дней автосборочный проработал на складских запасах. Что-то удалось вернуть с фирменных автоцетров. Потом с конвейера стали сходить «планеры» — так прозвали тут безмоторные КамАЗы.

ВАЗ постарался увеличить выпуск силовых агрегатов для «Оки», что позволило нарастить производство микролитражки в Челнах.

Разработали комплекты деталей, позволяющих установить на шасси КамАЗа двигатели Ярославского моторного завода, чешского ЛИАЗа, «Камминс». Но все эти варианты проблемы не решали. Нужен был свой мотор: значит, заново освоить изготовление двух тысяч деталей плюс сборку.

Передать производство многих деталей на сторону? Желающих предостаточно — одних оборонных предприятий проставает вон сколько. Но освоить объемы для КамАЗа — не каждому по силам. К тому же на стороне можно делать

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

относительно несложные детали. Но есть базовые — их «на колёнке» не сделаешь: например, блок цилиндров — это сотни операций на автоматической линии. А возросшие до небес транспортные издержки поставили крест на этой затее.

Все это время полным ходом шло восстановление самого корпуса. Годовщину пожара здесь отметили завершением строительных работ. Но уже в январе, когда готовился этот материал, внутри здания действовали многие линии. Полиэтиленовой пленкой были выгорожены огромные участки, куда подавали тепло, — здесь работали станки. Рядом укладывали бетон на восстановленный пол, а чуть дальше монтировали линию, только что из ремонта.

Пожар и последующие события ускорили реконструкцию и реорганизацию КамАЗа. После восстановления завод двигателей должен выпускать 100 тысяч двигателей в год — старой модели -740. Сокращение программ объясняется тем, что меньшие моторы станут уходить на сторону: УралАЗ активно работает с Кустайским заводом и ИВЕКО, ЗИЛ когда-нибудь достроит свой дизельный завод в Ярцеве. Помимо «старичка», в этом корпусе начнут делать и новый мотор: он прошел испытания и готов к постановке на производство, а в перспективе заменит «740-й». Это — еще 50 тысяч силовых агрегатов, но уже в 1995-м, а в планах 1996 года — начать выпуск изделия совместно с зарубежным партнером. Это производство (еще 50 тысяч моторов) будет организовано в корпусе, где сегодня под одной крышей размещены заводы ремонта двигателей и запасных частей.

Кстати, контракт с «Камминс» был подписан после пожара — в сентябре. Американцев не смутило, что в тот момент партнер оказался, мягко говоря, в неловком положении. Крупнейший в мире моторостроитель заинтересовался камским проектом еще в 1969 году. Тогда помешала политика. Тесное сотрудничество началось в 1991 году, когда появилась СП «КамДизель». В общем, «Камминс» имел достаточно времени, чтобы составить объективное представление о партнере.

Подведем некоторые итоги. Пожар на заводе двигателей нанес акционерному обществу «КамАЗ» немалый ущерб. Выявил одну из ярчайших нелепц — отсутствие страховки. Заставил буквально всех действовать в режиме перегрузки: работы велись круглые сутки, без выходных, а отпуска руководителей отложили до полного восстановления. Количественные результаты работы в 1993 году таковы: изготовлено 58 645 автомобилей (2/3 запланированного) и 23 311 двигателей.

То, что планировали начать в 1995 году — большую реконструкцию и реорганизацию производства — несчастие вынудило приблизить. Оно же наглядно показало, кто есть кто. Надежды поначалу на коллег по отрасли, на помощь государства, камазовцы вскоре поняли, что и сами в состоянии справиться с многими проблемами. Это оказалось, пожалуй, главным эффектом — вера в собственные силы. Иначе стали относиться к КамАЗу и зарубежные бизнесмены: выбирать из подобной передраги, по сути, без постоянной помощи способна только крепкая фирма с грамотным руководством — с такой стоит иметь дело.

г. Набережные Челны **А. СОЛОПОВ,**
соб. корр. «За рулем»

2-я ЛОТЕРЕЯ "ЗА РУЛЕМ": ФИНАЛИСТЫ И ИХ ПРИЗЫ

В. Абабкин (С.-Петербург) — «Ока»; **Л. Абдрашитова** (Волгоград) — ВАЗ-2104; **Ю. Рогожин** (Москва) — «Орбита» (ИЖ-2126).

О. Бирюкова (Новосибирск) — КФ; **В. Глухих** (Свердловская область, с. Городище) — АПЖ; **В. Елютин** (Липецк) — МЭСТ; **Н. Зайцев** (Череповец) — АМГ; **А. Лазутин** (Ковров) — АМГ; **В. Мазур** (Сахалинская область, Охта) — МЭСТ; **В. Маньков** (Ставропольский край, с. Привольное) — АПЖ; **В. Омельченко** (Челябинск) — АПЖ; **С. Ступин** (Иркутская область, п. Новая Игирма) — АМГ; **В. Ткаченко** (Новый Оскол) — МЭСТ; **В. Шаршин** (Нефтеюганск) — КФ. Еще 100 участников лотереи получили ценные призы, которые отправлены им по почте.

АМГ — автомагнитола; АПЖ — автопржектор; КФ — компрессор-фонарь; МЭСТ — мини-эстакада.

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

«Видел «Волгу» с восьмицилиндровым мотором. Что это за машина!»

В свое время для заказчиков из самых высоких инстанций (аппарата ЦК КПСС, КГБ и др.) выпускали особые модификации «Волги» с повышенными динамическими свойствами. В качестве силовой установки обычно применяли двигатель и гидромеханическую коробку передач от автомобилей «Чайка» ГАЗ-13 и ГАЗ-14. Старая «Волга» ГАЗ-21 с двигателем от «Чайки» несла индекс ГАЗ-23, а на базе «Волги» ГАЗ-24 выпускались особые модели — ГАЗ-24-24 и -24-34.

Одну из последних моделей ГАЗ-31013 (на базе ГАЗ-3102) оснащали также «чайковским» двигателем мощностью «нетто» 162 л. с. Машина была тяжелой — 1800 кг, тем не менее легко развивала 160 км/ч и разгонялась с места до 100 км/ч за 13 с.

В статье «Из рук в руки» [ЗР, 1993, № 10] прочитал, что за нотариальное удостоверение договоров отчуждения и приобретения автомобиля взимается пошлина в размере 3% стоимости по акту оценки, составленному на СТО или в комиссионном магазине. Так ли это!

Государственной налоговой службой РФ по тому поводу дано разъяснение (№ НИ-4-04/156н от 5.10.93 г.). За удостоверение договоров отчуждения и приобретения автомобилотранспортных средств госпошлину взимают в размере 3% суммы договора, но не менее установленного законом размера минимальной месячной оплаты труда (подпункт 3в ст. 3 Закона РФ «О государственной пошлине»). Проведение оценки специально для исчисления пошлины не обязательно.

При выдаче же свидетельства о праве на наследство автомобиля его стоимость для исчисления пошлины определяется судбно-экспертными учреждениями. А там, где их нет, оценить автомобиль могут страховые или другие организации, которым предоставлено это право.

Можно ли установить на автомобиль ЛуАЗ-969 двигатель от «Таврии»!

Луцким автомобильным заводом разработаны модификации, оснащенные таким двигателем. Пришлось изменить выпускную систему и конструкцию передней части кузова: облицовки радиатора,

щита передка, панелей пола. Для стыковки нового двигателя и старой коробки передач изменена конструкция картера сцепления.

Самостоятельная установка стандартного двигателя «Таврии» на ЛуАЗ потребует серьезной переделки автомобиля и вряд ли может быть выполнена на требуемом уровне. Кроме технических сложностей, возникнут проблемы с регистрацией машины в ГАИ.

Как появилось название автомобильной марки «Тойота» и означают ли какой-либо смысл названия моделей «Королла», «Селика» и «Камри»!

Марка «Тойота» появилась почти одновременно с основанием компании «Тойота мотор» — ее учредил Кихиро Тойода в 1937 году, назвав в честь своего отца Сакиши Тойода.

«Королла» на английском языке означает «цветочный венчик» или «верхняя часть короны».

«Селика» в испаноязычном мире звучит как «великолепная», «божественная», «восхитительная».

«Камри» — сконструированное англоязычное название, которое созвучно японскому «маленькая корона».

Купил «Ниссан-Санни»: видимо, это очень распространенная в Японии машина. Интересно, какое место она занимает в ряду наиболее популярных моделей!

Согласно статистическим данным о выпуске легковых автомобилей в Японии за 1992 год (более поздними мы пока не располагаем), самая популярная там машина — «Тойота-Королла». С учетом всех моделей и модификаций этого семейства (а они могут иметь также собственные названия «Терсел», «Корса» и «Спринтер») их общий объем производства составил 988,9 тыс. шт. На втором месте — семейство «Ниссан-Санни/Пульсар» — 476,2 тыс. шт. Третья позиция — за «Хондой-Сивик/CRX» — 433,9, а четвертая у моделей «Мазда-Фамилия/323/Лазер» — 403,9 тыс. шт. Все эти модели относятся к малому классу. А вот пятое и шестое места занимают «тойоты» среднего класса. Машин семейства «Карина/Корона» было сделано 371,3, а «Марк II/Чейзер/Креста» — 333,4 тыс. шт.

АВТОБУС — НЕ ЛЕГКОВУШКА



САЛОН

Здесь, конечно, критерии легкового автомобиля не годятся: в микроавтобусе — восемь мест (как раз «посредине» между «жигулями» и РАФом). Дверей столько же, сколько у РАФа: две в кабине, одна сзади и еще одна сбоку, но не справа, как мы привыкли, а слева (что создает в наших условиях известные проблемы). Открываясь, она сдвигается вбок, что очень удобно, если рядом стоит другая машина или приходится выгружать вещи на высокий пандус. Запереть заднюю и боковую двери можно с места водителя, а в боковой есть еще «детская защелка», которая не дает открыть дверь изнутри (только снаружи).

И все-таки дверями трудно удивить, а вот сиденьями еще можно. Напомним, в машине восемь мест: для водителя и пассажира — в «кабине» и шесть — в салоне. Заднее сиденье рассчитано на трех пассажиров. Если его опрокинуть вперед, между ним и дверью получится площадка для груза. Среднее — для двух человек, причем его можно развернуть на 180°. У каждого сиденья — ремни безопасности, а у среднего их два — для положения «лицом к водителю» и «спиной к водителю». Нет ремней у дополнительного сиденья, которое рядом со средним. В сложенном состоянии оно накрывается чехлом с сеткой для багажа и тогда его можно принять за подлокотник. А еще оно легко превращается в столик.

Все манипуляции с сиденьями очень просты, не требуют больших усилий и длятся секунды. При этом человек, раскладывающий диван, напоминает фокусника: несколько едва уловимых движений — и перед тобой уже совсем другой предмет. Остается только догадываться, каких трудов стоила конструкторам эта простота.

Что, по мнению хозяина, очень важно для пассажиров — в салоне много воздуха, легко дышится. Помогают этому не только большой объем, но и продуманная вентиляция, система отопления, причем подачу тепла можно регулировать как с места водителя, так и из салона. Кондиционер также подает воздух в переднюю часть — и в салон, оба потока регулируются. Такая система потребовала немалого, по нашим меркам, количества радиаторов и вентиляторов. Общий счет в их «матче» — 5:5. Вот уж воистину: ничто не дается даром.

Если кондиционер включить, когда ав-

Помните анекдот: студент приезжает на каникулы домой, в далекий аул; его спрашивают, на чем ездят в институт однокурсники. — «На автобусе». Отец протягивает деньги со словами: «Сынок, ты не должен быть хуже других, купи себе автобус».

Раньше этот анекдот казался смешным: купить автобус для личного пользования нельзя было ни за какие деньги. Сейчас такой проблемы нет, на повестке дня — другой вопрос: стоит ли покупать автобус! (Вернее, микроавтобус, поскольку намерения тех, кто покупает «пазика», а тем более «Икарус», вполне очевидны.) Мы же имеем в виду машину, которая по габаритам, мощности, расходу топлива близка к обычной легковой. Итак — стоит ли!

Для удобства поставим вопрос конкретнее: в чем главные отличия между легковухой и микроавтобусом (хотите — называйте на американский манер минивэном). Очевидно, во внешнем виде, планировке салона, вместимости и комфорте, ездовых качествах и экономичности. Оценить их в самом первом приближении мы попытались на примере модели «Ниссан-Черри-Ванетте-2000 SGX» 1984 года выпуска. Подержанных японских микроавтобусов с «правым» рулем сейчас, пожалуй, больше всего среди подобных машин.

ВНЕШНОСТЬ

Покрашенный в серый «металлик», со слегка тонированными в синий цвет стеклами, микроавтобус неплохо выглядит, однако внешность у него неброская и обращает на себя внимание лишь числом фар: их четыре плюс две противотуманных. Дизайн передней части типичен для японских и корейских машин, но заметно отличается от европейского.

Словом, хоть и принято считать, что автобус менее престижен, чем легковой автомобиль, аккуратный, хорошо отделанный «Черри-Ванетте» в этом смысле, право, не хуже намозоливших глаза «жигулей».



Дверь салона — сдвижная, но выходить пассажирам придется не на тротуар, а на проезжую часть.

Двигатель между передними сиденьями, как у большинства микроавтобусов. Ведущие колеса — задние, коробка передач — механическая пятиступенчатая.



тобус идет с большой скоростью, водитель ощутит, что нагрузка на двигатель возросла. Как-то один из вентиляторов не включился, давление в системе кондиционирования возросло, сорвало шланг, и фреон вытек. Шланг хозяин поставил на место сам, а фреоном заправили в мастерской по ремонту холодильников. Раз уж зашла речь о вентиляции, дадим совет на всякий случай: даже летом не направляйте поток холодного воздуха из кондиционера в лицо — недолго простудиться.

Последний штрих в картине полного комфорта — стереосистема (точнее, псевдоквадро), с четырьмя колонками и специальным устройством, позволяющим при желании «передвинуть» звук в любую точку салона.

Таковы блага, доступные пассажирам. Ну, а как чувствует себя водитель?

ПОЕХАЛИ!

За рулем в «Ниссане» удобно, но свободного места немного. Водитель ростом 182 см вынужден отодвигать сиденье до упора. Более высокому и широкоплечему человеку будет тесно.

На щитке приборов — сюрприз (тахометр и часы к таковым не относим): лампы, сигнализирующие о падении уровня охлаждающей жидкости и электролита (помимо лампы разряда аккумулятора). Под рулевым колесом «переноска» на длинном витом шнуре; у ног пассажира — бачок омывателя ветрового стекла: зимой вода в нем быстро отогревается.

Вообще при езде чувствуешь себя, скорее, водителем легковой машины, на автобус мало похоже (в РАФе — не так!). Привыкаешь к машине быстро: «правый» руль и рычаг переключения передач слева не так неудобны, как пугали. Труднее оказалось привыкнуть к переключателю сигналов поворота — он справа и часто по ошибке включаешь «дворники».

Руль — не тяжелее, чем у «жигулей», хотя усилителя нет. Что просто превосходно — радиус поворота очень мал: 5,4 м (у РАФ-2203—5,9 м, ВАЗ-2105—5,6). С места можно тронуться, не нажимая педаль газа, — на первой передаче и задним ходом машина едет при холостых оборотах двигателя. Так сделано специально, чтобы легче было маневрировать для погрузки в пробках и при парковке.

Той же цели служит дополнительное наружное зеркало, в которое видна левая нижняя часть автобуса. Еще одно зеркало было раньше и сзади.

Разгоняется автобус быстро — и снова сюрприз: если скорость машины превысила 110 км/ч, то раздастся мелодичный сигнал, похожий на колокольчик: «день-день». Таких неожиданностей много. К примеру, подходит срок менять передние тормозные колодки — они начинают противно свистеть. Звук издают специальные пластинчатые пружинки, когда касаются диска, причем его поверхность от этого не портится.

«Ниссан» хорошо «держит дорогу». На РАФ водители жалуются: его легко заносит. Что объединяет обе машины — они раскачиваются в продольной плоскости («галопают»). Тем, кого укачивает, не советуем садиться на переднее сиденье, наиболее комфортная зона — в середине салона. Этот недостаток, по-видимому, присущ большин-

Руль — справа, на нем три кнопки звукового сигнала: одна в центре и две на спицах. Рычаг переключения передач расположен удобнее, чем в РАФе. Когда водитель на рабочем месте, рулевая колонка оказывается между его ног. Места в кабине немного —рослому водителю тесновато.



Сейчас пассажиры сядут спиной к водителю, но кресла можно развернуть на 180°. В обоих положениях можно пристегнуться ремнями безопасности. Манипуляции с сиденьями не требуют больших усилий и много времени.

Если разложить сиденья, получится большой диван с ровной поверхностью. Говорят, что на нем особенно приятно отдыхать, если на капот двигателя (между передними сиденьями) установить телевизор.



Фото В. Крючкова

ству автомобилей вагонной компоновки. В «Ниссане» неприятные ощущения возникают, когда передние колеса попадают в яму — в РАФе они не так сильны.

В целом же, по нашим беглым впечатлениям и по наблюдениям хозяина, нагрузки, испытываемые водителем, никак не выше, чем в привычных нам легковых машинах, а о комфорте — судите сами.

ТЕПЕРЬ О ДВИГАТЕЛЕ

Мотор у «Черри-Ванетте» карбюраторный с верхним расположением распревала. К сожалению, данных о нем, кро-

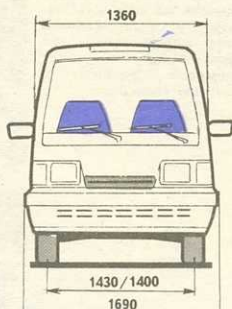
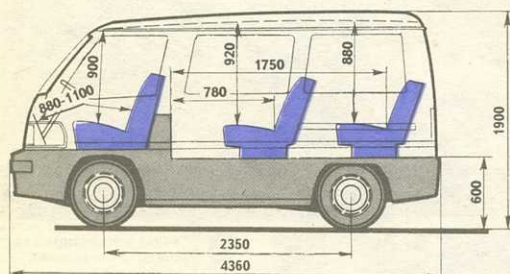
ме рабочего объема (2000 см³) и числа цилиндров (четыре), нет. По-видимому, модель предназначалась лишь для внутреннего рынка, а мы смогли найти лишь характеристики варианта для Европы.

Интересный факт: в каждом цилиндре две свечи зажигания, катушек зажигания тоже две (владелец сначала даже подумал, что его машина — восьмицилиндровая). От «двойной» искры лучше воспламеняется и сгорает смесь — значит, эффективнее расходуется топливо. По наблюдениям владельца «Ниссана», расход бензина в городе — около 12 л/100 км, а по шоссе на скорости около 100 км/ч — 8—9. Вполне приемлемо и для того, чтобы каждый день ездить на работу.

НАДЕЖЕН ЛИ «ЯПОНЕЦ»!

Отживаясь на покупку непривычной машины, хочется знать, надежна ли она: не подведет ли, не разорит ли тратами на запчасти и ремонт? Вот что рассказал владелец «Ниссана».

«Черри-Ванетте» был изготовлен в 1984 году. В Россию попал в 1989-м, гово-



ря, в идеальном состоянии, несмотря на пробег 90 000 км, и вскоре поменял хозяина. Машину эксплуатировали летом и не очень часто зимой. Сейчас на спидометре 140 000, двигатель не дышит. Стала дребезжать обивка, постукивают амортизаторы. Заменяли глушитель (приспособили «жигулевский»), задние тормозные накладки (подшли «москвичовские»), наступила очередь передних колодок — их можно купить в «валютке». Заодно с аккумулятором пришлось заменить и клеммные зажимы: штатные оказались малы, другой стандарт. Сгорела галогенная лампа в фаре — подошла отечественная.

Засорился карбюратор, снять его с автобуса трудно, да и негде прочитать, как это сделать, и хозяин воспользовался мощной присадкой, которую добавляют в бензин. Помогло. По-видимому, это «ход» для владельцев иномарок.

Как-то в пути камень пробил нижний бачок радиатора. В другой раз стальная болванка, лежавшая на дороге, подпрыгнув, проделала дыру в бензобаке. Отверстие удалось запаять. Серьезных поломок не было, а вот ржавчина кое-где начинает появляться, но сквозных дыр пока нет. Для такого возраста — неплохо.

Немудрено, что хозяин машины очень доволен. Самым серьезным недостатком считает, что не входит она в гараж-«хлебницу». Заметим, что и не всякий гараж-бокс позволяет приютить автобус.

Теперь, зная о машине достаточно, поразмышляем вместе над тем,

КУДА И ЗАЧЕМ ЕЗДИТЬ!

Что касается представленного здесь «Ниссана», его хозяин считает, что такой машины хватит на все случаи жизни (правда, в его семье есть еще и легко-

вая). А «случаев» выпадает предостаточно: за три с лишним года этот автомобиль побывал на десятке свадеб и, увы, почти столько же раз на похоронах. Нужен и в деловых поездках: владельцу часто приходится возить много пассажиров — работа такая.

Микроавтобус очень хорош и для отдыха — можно выехать на пикник боль-

Габарит микроавтобуса. Над дробной чертой — размер спереди, под ней — сзади. По длине он ближе всего к АЗЛК-2141 (4350 мм). РАФ-2203 длиннее на 345 мм, шире на целых 620 и выше на 70 мм.

шой компанией. Иной раз набивалось 12 человек (вместо восьми). На крышу владелец ставил два отечественных багажника, один за другим. На них можно положить лодку, доски — груз найдется.

Словом, если верна мысль, что автомобиль способен в корне изменить жизнь человека, то применительно к микроавтобусу она справедлива вдвойне.

**Д. ПОСТНИКОВ,
И. ПИЛИКОВ**

ДОСТОИНСТВА И НЕДОСТАТКИ В ДВУХ СЛОВАХ

«+»

Большая вместимость: восемь человек с поклажей.

Салон пригоден для ночевки, легко трансформируется в грузовую вариант.

В салоне и на дополнительных багажниках удобно перевозить длинномерные грузы.

Малый радиус поворота; сдвижная дверь; возможность движения при оборотах холостого хода; специальные зеркала облегчают парковку, погрузочные операции.

«—»

Расход бензина больше, чем у легковых автомобилей.

Трудно совершать обгоны и высаживать пассажиров.

Рабочее место не рассчитано на рослого водителя.

Необходим высокий гараж.

В рабочий понедельник возле главных ворот Запорожского автозавода царил тишина и покой. «Нет комплектующих, — объяснили мне. — Стоят конвейеры. Людей отпустили по домам».

Через несколько дней ситуация повторилась с той разницей, что теперь не было других комплектующих (подшипников из Калуги).

Я зашел к Вячеславу Ивановичу Азаренкову, исполнительному директору Ассоциации по производству автомобилей «Таврия». Несколько лет назад, когда Ассоциация делала первые шаги, он был полон оптимизма: вступить в нее изъявили желание 1300 предприятий! Из их числа выбрали 40, действительно готовых к массовому производству. ЗАЗ был намерен постепенно передать своим партнерам изготовление комплектующих (вместе с технологией, а зачастую даже и оборудованием), за собой же оставить кузовные и сборочные работы. Это позволило бы высвободить производственные площади, людей и увеличить выпуск автомобилей (см. ЗР, 1990, № 8-9 — ред.).

Теперь, сказал Азаренков, главная задача Ассоциации иная — обеспечение завода поставками украинских комплектующих. Еще три-четыре года назад, предвидя ослабление экономических связей между республиками СССР, в нее принимали, в основном, предприятия Украины (их 37 из 40), хотя говорить об этом вслух избегали. Ныне, когда между бывшими республиками встали валютные, лицензионные и таможенные барьеры, та страховочная тенденция стала вынужденной нормой. Среди 82 нынешних членов Ассоциации лишь один зарубежный — Белгородский завод по переработке пластмасс. Да и он расположен неподалеку от украинской границы (что существенно).

До недавнего времени «АвтоАЗ» получал из России 80 % комплектующих и материалов для производства своих машин. Сегодня уже меньше — примерно 60 %. Но все еще слишком много! Подчеркиваю: это не чье-то субъективное мнение. Вывод рождается у сборочных конвейеров, которые то парализует, то лихорадит.

Есть у проблемы и другая сторона. Украинским потребителям хотелось верить, что резкое подорожание «жигулей» с осени 1993 года не отразится на цене «Таврии». Навившая надежда: уже в ноябре цена повысилась дважды и достигла 92 миллионов карбованцев. Реакция Запорожского автозавода была не конъюнктурной, а вынужденной: подорожали российские комплектующие.

— Раньше нас хотя бы вежливо уведомляли, — сетует заместитель генерального директора «АвтоАЗа» Юрий Николаевич Лесняк. — Мол, вынуждены изменить цены в связи с тем-то и тем-то. А сейчас отбросили церемонии: «С такого-то числа цена устанавливается такая-то. В случае вашего несогласия отгрузка прекращается»...

Коль скоро речь о ценообразовании, не могу не вспомнить историю, услышанную на заводе от одного из ее участников. В конце 70-х завод поставил на производство модель -968М, на которую еще не было цены. Определить ее должен был Госкомцен в Москве. Точнее, конкретный чиновник в конкретном кабинете. Представители завода поехали к нему на новой машине, имея при себе все необходимые расчеты. Но чиновник

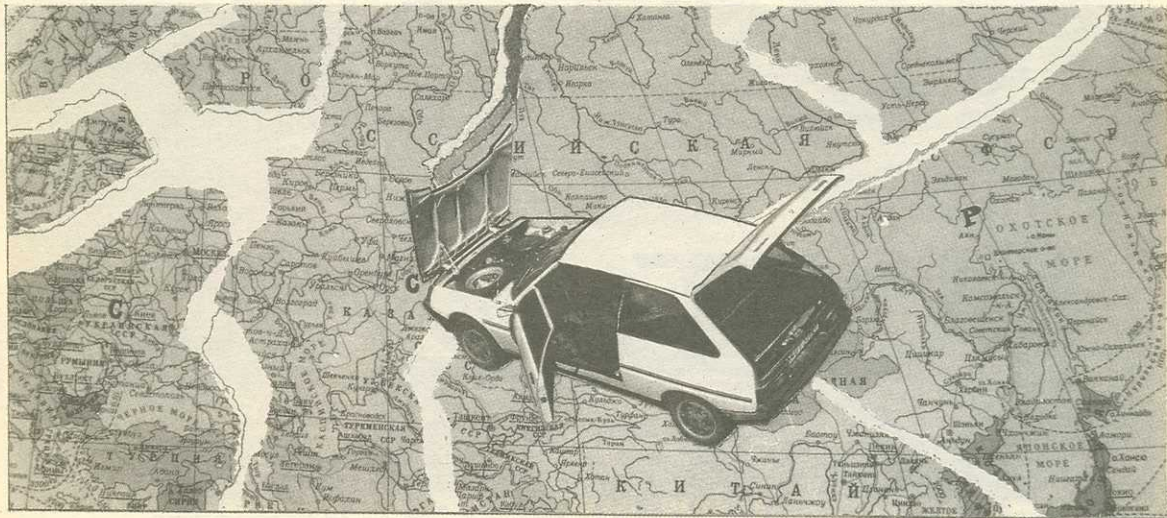
ТОПЛИВНЫЕ, МАСЛЯНЫЕ И ВОЗДУШНЫЕ ФИЛЬТРУЮЩИЕ ЭЛЕМЕНТЫ

для любых автомобильных и тракторных двигателей.

Бесплатная доставка в любые регионы СНГ.

Адрес: 195249, Санкт-Петербург, а/я 84, фирма "ИНПРОКОМ"
Тел. (812) 528-74-71; 112-89-00 Факс: (812) 112-80-38

«ТАВРИЯ»: ИСПЫТАНИЕ ЭКОНОМИКОЙ



все не находил времени и лишь отмахивался от привезенных цифр. Через несколько дней все-таки смягчился, вышел с ходоками на балкон и спросил: «Ну, где там ваша машина? Вон та?.. Пять с половиной тысяч!»

Следует напомнить, что «жигули» стоили тогда ненамного дороже, поэтому новые «запорожцы» продавались очень вяло. В конце концов цену снизили почти на 30% (беспрецедентный случай в истории отечественной автомобильной торговли).

Давно умер Госкомцен, но жив парадокс: цена украинского автомобиля все еще в значительной степени формируется за пределами Украины. При высокой доле импортных комплектующих это неизбежно. Справедливости ради отметим, что к взвинчиванию цены причастно и украинское правительство: половина стоимости «Таврии» уходит в казну в виде акциза и налога на добавленную стоимость.

В цене «сидят», естественно, и транспортные расходы. Хотя среднее расстояние до поставщика уменьшается, они все-таки непомерно велики.

— А были вообще ужасы, — говорит Азаренков. — Имея в республике такой промышленный потенциал, мы были вынуждены возить комплектующие и материалы издалека. Ведомства руководствовались только собственными интересами и не ждали между собой договориться. Это же нонсенс: тащить сюда из Липецка холоднокатаный лист для штамповки кузовных деталей при том, что 40% мощности черной металлургии бывшего СССР находится в радиусе двухсот километров от завода! Скажите, какая экономика это выдержит?..

Медленно, мучительно, но происходит возврат к здравому смыслу. Помните цифру 1300? Неправдоподобное число предприятий, желающих вступить в Ассоциацию, объяснялось очень просто: рассчитывали на получение «таврив». Сегодня у претендентов иной стимул — найти свое место в условиях

рынка, загрузить производственные мощности. Это уже нормально.

Ассоциация, конечно же, ищет замену не только российским поставщикам. «Золотыми» стали рижские комбинации приборов и датчики уровней, ремни безопасности из Таллина — расчеты за них в СКВ. Нашли производителей на Украине. «Из Латвии мы ушли, — так выразился Азаренков, — а из Эстонии в процессе ухода».

Труднее «уйти» из дальнего зарубежья. Такой ответственный узел, как ШРУС (шарнир равных угловых скоростей), до сих пор поставляется из Германии. Аккумуляторные батареи (для «Таврии», напомним, годятся только малогабаритные) — из Болгарии и Польши. Блок-фары — преимущественно из Чехии (те, производство которых освоили в Киржаче Владимирской области, годятся, и то с оговорками, лишь для внутреннего рынка).

Особенно сильна зависимость от Запада в материалах: пластмассы, красители, специальная пленка для триплекса... Чтобы получить с завода в городе Бор под Новгородом ветровые стекла, надо дать ему эту пленку взамен импортной. Ее взялся делать новый член Ассоциации — ПО «Свема» из Шостки Сумской области. Но «Свема», в свою очередь, необходимо сырье, которое вообще-то может изготовить ПО «Азот» в Северодонецке. Вот такие приходится замыкать цепочки, чтобы ослабить цепи валютной зависимости.

Где взять СКВ для расчетов с дальним зарубежьем? Единственный способ — продавать там «таврив». Хорошо бы — треть, но в 1993 году продали только седьмую часть — примерно 10 тысяч машин. У тамошних дилеров ЗАЗа немало претензий к качеству (особенно электрооборудования и окраски). Еще больше сдерживают сбыт новые экологические требования. Вот уже Чехия и Словакия, не говоря о странах ЕЭС, требуют, чтобы во фрикционных накладках и в прокладках двигателя

не было асбеста. С 1 октября 1995 года страны, на рынке которых «таврива» уже присутствует, потребуют заменить карбюраторы системой впрыска. На новых, еще не освоенных рынках впрыск обязателен уже сейчас — без него не уложиться в требования по токсичности, не обеспечить конкурентоспособность по расходу топлива.

Какие страны покупают «Таврию»? Прежде всего, бывшие партнеры по СЭВ — Венгрия, Болгария и Латино-американские — Аргентина, Парагвай, Уругвай, Колумбия. Франция — очень мало. Появились новые рынки: Мальта и Ямайка (обе просят модификацию с правым рулем). Присматриваются к запорожскому автомобилю в Китае: туда ушли шестьсот ЗАЗ-1102. Китайцы ждут «пятерку» — ЗАЗ-1105 (см. ЗР, 1993, № 11) и готовы платить за нее в полтора-два раза дороже. Дело в том, что пошлина на ввоз коммерческого автомобиля (в частности, такси) в Китае в два раза ниже, чем на ввоз машины для личного пользования. Пятидверный ЗАЗ-1105 можно ввести в качестве таксомотора, а -1102 для этого не подходит...

Чувствуете, какая назревает ситуация? Если «Таврия» с учетом ее цены будет иметь успех на бездонном китайском рынке, то наш потенциальный потребитель сможет лишь проводить ее взглядом. «Пятерку» — это уж точно.

Впрочем, на покупку последней и без того пока не стоит рассчитывать. В 1994 году предполагается выпустить 100 тысяч «таврив», из них ЗАЗ-1105 — всего 15—20 тысяч. (Для тех, кто интересуется старым «Запорожцем»: запланировано 80 000.)

Кстати, в тот критический день, с которого мы начали, «Запорожец» выручил завод. Вместо калужских подшипников нашли вологодские, но в Минске, и рассчитались за них инвалидными модификациями ЗАЗ-968М. Сборочные конвейеры снова ожили. Надолго ли? г. Запорожье

Л. САПОЖНИКОВ,
соб. корр. «За рулем»

А НУ-КА, УГОНИ!

Сигнализации нового поколения

Недавно появились надежные отечественные и импортные охранные системы с дистанционным управлением. С их приходом лексикон водителей пополнился значимыми словами «ультрасоник», «шок-сенсор», «радар-детектор», «пейджер». Мы решили рассказать о конструкции и возможностях современных сигнализаций, их достоинствах и недостатках, а заодно внести ясность в терминологию.

Вспомним, лет десять назад в магазинах продавали только отечественные автосторожа «Сюрприз», «Полкан», «Саргис», АОС и прочие. Управление — по тайной тумблер в салоне. Датчики — дверные выключатели и инерционные (срабатывающий «на качание») сигнал — штатный гудок машины. Страдали они множеством недостатков, но были просты, и каждый автомобилист мог установить их самостоятельно.

Потом пришла эпоха «Автоаларма» и ему подобных. Сигнализации включали снаружи магнитным ключом, иногда оснащали дополнительными аккумуляторами питания. Правда, монтировали их уже корифеи электротехники в каком-нибудь кооперативе. Угонщики, однако, быстро усвоили, что под цветной наклейкой на ветровом стекле находится только коробочка с набором герконов. Для успешного похищения машины требовалось подыскать подходящий магнит и подглядеть, к какой точке владельца прислоняет свой. (Заметим, что это не единственный способ взлома.) Короче говоря, век «Аларма» был недолгим.

В отличие от традиционных автосторожей, комплексы нового поколения — это не только иной уровень охраны автомобиля, но и богатый набор сервисных функций. Машину оберегают от угона электронные датчики, способные анализировать воздействия. Штатный гудок заменила надежная сирена в герметичном корпусе. Вместо примитивной «логики» на полупроводниках си-

стемой командует специализированная микросхема. Она же способна управлять автоматической антенной, радиоприемником, электромоторами стеклоподъемников, аппаратурой дистанционного запуска двигателя. Наконец-то достижениями современной радиоэлектроники смогут воспользоваться и российские автомобилисты.

Посмотрите на рисунок — перед нами охранный комплекс с дистанционным управлением, оснащенный максимально возможным набором дополнительных устройств. Предупредим сразу — это наглядное пособие, такой сигнализации не существует. Но в основе «собираемого образа» — фрагменты девяти систем, установленных на редакционных автомобилях.

Блок управления (processor) — электронный мозг автосторожа. Принимает сигналы датчиков охраны, пультов дистанционного управления, переключателей режимов; анализирует их и командует противоугонными механизмами, системами оповещения и индикации.

Датчики охраны. Концевые выключатели капота и багажника (hood/trunk pin switches). Стандартное оборудование всех сторожей. Выдают сигнал (замыкают на «массу») при попытке проникнуть в моторный отсек или багажник. Иногда замерзают в мороз. Возможны ложные срабатывания в сырую погоду. Эти недостатки устранили оригинальным способом разработчики отечественной сигнализации «Автосаф»: вместо концевых выключателей на автомобиль устанавливают две пары «геркон — магнит».

Выключатели у дверей (door pin switches). Они включают лампочки освещения салона, а в составе охранного комплекса — защищают двери от взлома. Встречаются выключатели двух типов — «Дженерал моторс» и «Форд». Первые размыкают «минусовой» провод (ВАЗ, «Москвич», большинство иномарок), вторые — цепь «плюса» («Волга», «Крайслер», «Форд»). Сигнализации «Gunnars», «Piranha», «Sikura», «Presti-

ge», «Autosafe», «Багира-01» снабжены выводами для дверных выключателей обоих типов.

Вибрационный датчик (shock sensor). Реагирует на удар по кузову, стеклу и т. п.; на щелчки замков дверей, крышки багажника, капота; на вибрации и сотрясения при попытке снять колесо или поднять машину. Чувствительность вибродатчиков меняют регулировочным винтом. Правильно настроенный прибор не должен срабатывать от порывов ветра, проезжающих рядом тяжелых грузовиков. Но тогда, к сожалению, сирена будет молчать и при осторожной буксировке автомобиля.

Датчик плавного качания хорошо знаком нашим водителям. Устроен примитивно: внутри пластмассовой коробочки спрятаны длинная плоская пружина с грузиком на конце и два контакта. Инерционный датчик отслеживает плавные воздействия, качание машины. Основной недостаток — частые ложные срабатывания.

Микрпереключатели охраны стекла. В современных комплексах «микрики» встречаются редко, поскольку включают сирену лишь тогда, когда злоумышленник уже разрезал резиновый уплотнитель и вынул стекло из проема.

Активный ультразвуковой датчик защиты салона (ultrasonic detector). Широко распространен. Излучает ультразвуковые волны и принимает отраженный сигнал. Реагирует на изменение объема (например, если открыть дверь) или перемещение предметов внутри салона. Охраняет автомобиль даже при опущенных стеклах дверей. Способен заменить датчик плавного качания, если повесить на внутреннее зеркало какой-нибудь брелок (он будет выполнять функции маятника). В режиме максимальной чувствительности возможны ложные срабатывания от перемешивания слоев теплого и холодного воздуха, летающих в салоне насекомых, тополиного пуха, пыли.

Пассивный ультразвуковой датчик (glass sensor). Пожалуй, наиболее точно принцип

его работы определяет шутовское название «шорох-сенсор». На обычные уличные шумы датчик не реагирует, он срабатывает только от «подозрительных» звуков — звона разбитого стекла, клацания гаечных ключей, шуршания проводов электропроводки в салоне машины.

Микроволновый датчик (microwave sensor). Генератор СВЧ-колебаний. Спроектирован для защиты кабриолетов, но его успешно применяют в составе охранных комплексов обычных машин. Реагирует на перемещение предметов в зоне действия излучаемого поля. Чувствительность датчика можно увеличить с помощью регулятора так, что он будет срабатывать от приближения человека к автомобилю. Следовательно, автосторж защитит не только пространство салона, но и щетки стеклоочистителя, наружные зеркала, светотехнику, колеса. По отзывам специалистов, «микроволновика» значительно надежнее «ультразвоников» и не дает ложных срабатываний.

Датчик падения напряжения (voltage/current sensing). Сообщает блоку управления сигнализацией, что злоумышленник включил один из потребителей электроэнергии: свет в кабине, габаритные огни, тормозные фонари, систему зажигания и т. д. Если после того, как вы заглушили двигатель, продолжает вращаться электровентилятор радиатора, то прозвучит сигнал тревоги. Для машин с такой системой охлаждения на блоке управления «Audiovox», «Wolo», «Prestige», «Sikura» и «Piranha» установлена перемычка. С ее помощью можно задержать начало работы датчика: он включится только через 3—5 минут после постановки сигнализации в режим охраны. За это время вентилятор успеет остановиться.

ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ

Датчик крена — «интеллектуальный» прибор. Сконструирован в НИИ «Гелиос», сравнимых по цене зарубежных аналогов не имеет. К порывам ветра, качанию автомобиля «равнодушен». Реагирует только на отклонение кузова от исходного положения, если машину подняли домкратом или в салон проник преступник.

Системы оповещения и противоугонные механизмы. Звуковой сигнал. Громким ревом сообщает окружающим и владельцу о попытке открыть автомобиль. В простейшем варианте — штатный гудок машины, подключенный к сторожу через реле. К сожалению, даже начинающие угонщики знают, как заставить его замолчать. Поэтому современные сигнализации оснащают автономными электродинамическими или пьезоэлектрическими сиренами. Эти приборы обычно заключены в герметичный пластмассовый корпус и отличаются малым током потребления (1—1,5 ампера). Мощность звука — 120—130 дБ. Одна из разновидностей — сирена с автономным питанием. Оснащена встроенным никель-кадмиевым аккумулятором, работает в двух режимах — обычном и аварийном. В первом реагирует на сигналы блока управления. Во втором включается из-за падения напряжения, когда злоумышленник снял клемму с аккумулятора автомобиля, повредил электропроводку или уничтожил «мозг» автосторжжа. Способна «подавать голос» от 30 минут до одного часа. В аварийном режиме отключается только специальным ключом.

Сейчас широкое распространение полу-

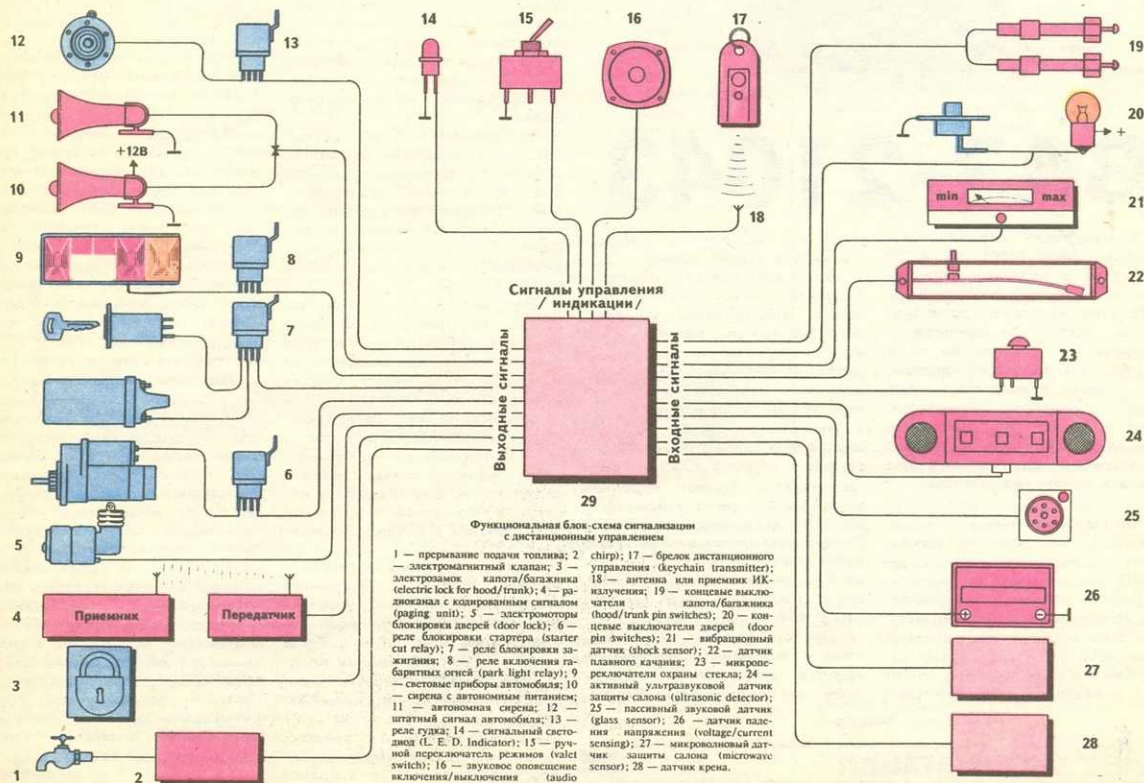
чили моноблоки — сирена и процессор, объединенные общим корпусом. В нашем тесте: «Piranha», «Sikura», «Wolo», «Audiovox». Как правило, солидные фирмы оснащают сложные моноблоки встроенным автономным питанием.

Радиоканал (paging unit). Система дистанционного оповещения. Передатчик монтируют в машине. Приемник («бипер»), сообщающий о попытке угона мелодичным писанием, находится дома или в кармане у владельца. Мощность передатчика до 4 ватт, рабочая частота 27 МГц. Дальность действия «пейджеров» — от 300 до 400 м с внутрисалонной пленочной антенной (ее приклеивают к ветровому стеклу), 1—2 км с внешней согласованной Си-Би-антенной.

Перечислим остальные устройства охраны и оповещения. Это реле включения габаритных огней (park light relay), реле блокировки зажигания, реле блокировки стартера (starter cut relay), электрозамок капота/багажника (electric lock for hood/trunk), электромагнитный клапан прерывателя подачи топлива, электромоторы или соленоиды блокировки дверей (door lock). Отметим, что хорошие сигнализации обычно оборудованы встроенными реле или силовыми транзисторами. Например, провод гудка с блока управления отечественного сторожа «Багира-01» присоединяют прямо к звуковому сигналу машины. Установка дополнительного реле не нужна.

В. КРЮЧКОВ

Продолжение рассказа о новых охранных системах — в следующем номере.





VAZ-21043

В материале «Крепкая машина» журнал [1994, № 1, 3] рассказал о нелегком жизненном пути редакционного VAZ-2104. Машина в самом деле оказалась достаточно крепкой и «бегает» до сих пор, но годы и километры свое дело сделали. В редакции служит еще одна «ноль четвертая», помоложе. Хотя и у нее на спидометре уже семьдесят тысяч — пробег достаточный для того, чтобы сделать некоторые выводы.

VAZ-2104 — по сути, единственный универсал отечественного производства. Горьковский, прозванный за вместительность «сараем», выпускается слишком малым тиражом для того, чтобы стать массовой машиной. Редки универсалы зарубежного производства, которые и называются по-иностран-

ному — «истейтами», «брейками» или «турингами».

Вот и приходится «четверке» отдуваться за всех. На ней горожанин отправляется на дачу, загрузив семью, рассаду, а то еще и прихватив прицеп со стройматериалами. Торговец-ларечник набивает «четверку» под крышу ящиками с пивом. У машины от такого обращения колеса задние разьедаются, как у старого «Запорожца». Но ничего, бегают «крепкие машины» и в таких условиях — до поры до времени, а потом... Потом приходится слышать, что кузов слабый, подвеска слишком мягкая, двигатель маломощный, да и ресурс у него не тот, что у других «жигулей».

Другой вариант «неуважения» к машине — отношение крутого водителя с претензией на спортивность: выясня-

ется, что разгон чуть более вялый, в салоне пошумнее и прохладнее, чем в седане, канистры в багажнике гремят и бензином в салоне потягивает. Короче, не машина, а гроб на колесах.

Да, не сильна «четверка» в роли грузовика. И комфортом той же «пятой» или «седьмой» уступает. Но ведь все эти недостатки изначально заложены в конструкцию. «Универсал» — значит, компромисс. Одно улучшим — другое ухудшим: это основа любого компромиссного решения. Подняли грузоподъемность — стала жестче задняя подвеска. Увеличили полезный объем — лишились изолированного багажника, стал менее эффективным отопитель. Но даже путем всех этих «жертв» грузовика сделать не смогли — слишком слаба «легковая» конструкция. Получилось нечто среднее — «универсал».

Белый VAZ-21043 1991 года выпуска с полуторалитровым двигателем попал в редакцию не совсем новым. На его спидометре было уже более двадцати тысяч километров. Не знаю, как с машиной обращались прежние хозяева, но в редакции с ней особенно не церемонятся. Храним под окном зимой и летом, эксплуатируем ежедневно, в любую погоду и по любым дорогам. Нагрузки: от доставки одного человека в соседний переулок до буксировки восьмисоткилограммового прицепа-киоска из Минска в Москву. Зато повезло машине с водителем: он у нее один, постоянный. Как правило, это заметное продлевает жизнь автомобиля.

Из дополнительного оборудования установлены буксирное устройство, багажник на крыше и пластмассовые подкрылки. Масло меняют регулярно, остальное обслуживание и ремонт — по мере «созревания» дефекта. Колеса обути в шины Бл-85.

Вот мы и познакомимся. Теперь на трассу. Без груза ничего особенного — «жигуль» как «жигуль». Сидя за рулем, от «пятерки» не отличишь. Выдает универсал только объем кузова, характерно гудящий на большой скорости. Вот что в самом деле неприятно — это обмерзание задних боковых стекол в холодную погоду и вообще некоторая суровость климатических условий на заднем сиденье.

Теперь начинаем «ноль четвертую» загружать. Закрывать глаза на заявленную заводом грузоподъемность по меньшей мере неразумно. Опыт работы редакционной «четверки» показывает, что 300 кг-печатной продукции являются нагрузкой за предельной, если пакки уложены неправильно. Не ленитесь сложить заднее сиденье, а если есть возможность, то и правое

переднее. Равномерное распределение груза — щадящий режим для автомобиля, а перегрузки заднего свеса — верный способ сократить век вашей машины. В перегруженном кузове появляются деформации, в результате которых у седанов перестают открываться задние двери, а универсал начинает отчаянно скрипеть своей и без того нагруженной длинной крышей и тонкими стойками. Итог постоянной перегрузки — трещины силовых элементов порой еще нового кузова, износ резины, деформация балки заднего моста и другие «рады жизни». К счастью, наша машина на таких страшных повреждениях не получила. Скрипит крыша, ну и пусть скрипит. Двери задние немного провисли. Зато отмечена еще одна неприятность, обычно присущая машинам куда более старым. Стали выгибаться поверху передние крылья, неплотно закрываются капот. Если учесть, что машину не били, остается предположить — на груженом автомобиле проскакивали с ходу чувствительные неровности, если не сказать ямы.

Коль речь о кузове, отметим его невысокую коррозионную стойкость. Рамка ветрового стекла, двери и даже крыша густо покрыты точками ржавчины. А вот любимые ею крылья пока целы — помогают подкрылки. Так что если хотите сохранить опрятный вид и прочность кузова — защищайтесь от коррозии.

Попробуем подвести черту под сказанным. Все-таки VAZ-2104 — легковой автомобиль. Если вы строите дачу или снабжаете товарами магазин — купите (арендуйте, наймите) грузовик, он для перевозок тяжелых больше подходит. Универсал поможет вам доставить груз не очень тяжелый, но объемный: элементы мебели, холодильник, детскую коляску, выехать с семейством на природу. Можно, конечно, иногда и цемент подвезти, и еще что-нибудь тяжелое, только злоупотреблять этим не стоит.

Еще один вариант перевозок груза — в прицепе. Заманчиво, но не стоит забывать, что большая часть нагрузки все равно передается автомобилю. Снижается скорость, ухудшается разгонная и тормозная динамика. Когда наша «ноль четвертая» таскала из Минска прицепы — торговые точки массой около 850 кг, от «жигулевских» ходовых качеств оставались одни воспоминания: максимальная скорость — 80, вялый разгон. К счастью, испытывать тормоза такого автопоезда не пришлось. Еще один «противник» тяжелого прицепа и вообще перегрузки — двигатель. Но поведение этого агрегата — тема следующего рассказа.

И. ТВЕРДУНОВ



ИЖ-21251

Жизнь автомобилей, передаваемых Издательству «За рулем» на эксплуатационные испытания, легкой не назовешь. Пример тому ИЖ-21251, полученный от «Ижмаша» и несущий службу в редакции журнала «Мото». Ежедневные поездки по Москве, командировки в Ижевск, Ковров, Тулу, Минск, Ригу — солидная нагрузка для автомобиля, но по большому счету он ни разу не подвел. А по мелочам...

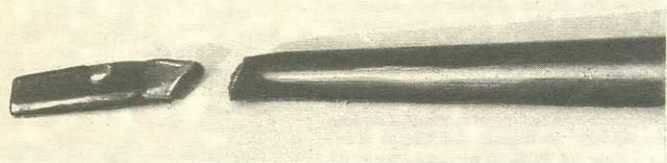
Мелочей, надо признаться, много. Летом, в жару, заклинило термостат (в закрытом положении). Хорошо, что у ижевских машин эту деталь можно быстро извлечь и некоторое время ездить вообще без нее. Потом вдруг сломалась оттаявшая пружина педали сцепления — вроде бы случайность, но после замены и новая отходила всего тысяч десять. Третья пока еще жива.

Еще вспоминается курьезный случай — на ходу обломился поводок левого «дворника». Сползающую с капота щетку

довольно крупные камни, шрапнельные залпы которых повреждают и лакокрасочное покрытие, и ветровое стекло. Кроме того, химический состав в виде жидкости (его стали применять этой зимой) не только предотвращает образование льда на асфальте, разъедая его, но также агрессивно действует на кузов. Результаты неплохо видны на верхнем снимке: на облицовке радиатора почти не осталось краски, а кузов в пятнах коррозии, несмотря на то что был обработан защитной автокосметикой.

К началу зимы заменили все покрышки. Шины Я-370 честно прошли более 60 тысяч километров — вполне удовлетворительный результат.

Нынешняя зима «порадовала» не только слякотью, но и февральскими морозами. «Комби» заводился без применения дополнительных средств до минус семнадцати. Ниже двадцати машина оживала лишь после «прокаливания» свечей зажигания и предварительного (с вечера)



удалось поймать рукой, высунутой из окна: трюк был прямо-таки акробатический.

С началом зимы возникли проблемы с тормозами — дружно «потекли» все четыре манжеты задних цилиндров. Видимо, уже начал сказываться возраст автомобиля — 70 000 км.

Вообще, московские зимы для машин бесследно не проходят. В песке, которым обильно посыпают дороги, встречаются

Сюрприз на «ИЖ-Комби» — поломка поводка стеклоочистителя — явление нетипичное.

разжижения масла бензином. Но порадовало другое: знаменитая «москвичовская» «печка» со своими обязанностями вполне справлялась («Ижмаш» усовершенствовал ее конструкцию).

В общем, ИЖ еще ничего, поедит! Д. ЮДИН

Немного статистики

В США начался автомобильный бум. Продажа легковых и легких грузовых автомобилей в 1993 году возросла за год с 12,9 до 13,9 млн. машин, а в 1994 году ожидается ее дальнейший рост.

Интересно, что в списке наиболее популярных моделей лидируют пикапы большого размера, а обычный легковой автомобиль — лишь на третьем месте. Ниже приведены шесть крупнейших компаний-лидеров по сбыту в США легковых и легких грузовых автомобилей за 1993 год в тыс. шт. (в скобках — увеличение или уменьшение сбыта по сравнению с 1992 годом), а также шесть наиболее популярных в Америке машин 1993 года с объемом продаж в тыс. шт.

«Дженерал моторс»	— 4667,0 (+6,5%)
«Форд»	— 3562,4 (+12,0%)
«Крайслер»	— 2047,8 (+19,9%)
«Тойота»	— 1033,2 (+1,3%)
«Хонда»	— 716,5 (—6,5%)
«Ниссан»	— 687,8 (+17,9%)
«Форд» серии «F» (пикап)	— 565,1
«Шевроле» серии «С/К» (пикап)	— 518,0
«Форд-Торус» (седан, универсал)	— 360,5
«Форд-Рейнджер» (пикап)	— 340,2
«Хонда-Аккорд» (седан, универсал)	— 330,0
«Форд-Эксплорер» (полноприводный вседорожный универсал)	— 302,2

Прошедший год для западноевропейской автопромышленности оказался самым тяжелым за последние 20 лет. В 1993 году в странах Западной Европы было продано 11,469 млн. легковых автомобилей — на 15,1% меньше, чем в 1992 году (13,508 млн.).

Однако не все автомобильные фирмы пострадали одинаково. Ниже приводится десять крупнейших марок автомобильных компаний, которым принадлежали наибольшие доли западноевропейского рынка в 1993 году (в процентах от общего количества проданных машин)

«Опель»	— 12,5
«Форд»	— 11,3
«Фольксваген»	— 10,8
«Рено»	— 10,5
«ФИАТ»	— 8,3
«Пежо»	— 7,4
«Ситроен»	— 4,9
«Ниссан»	— 3,5
БМВ	— 3,2
«Мерседес-Бенц»	— 3,1

Опубликованы предварительные данные Госкомстата по экспорту и импорту автомобилей Россией в 1993 году.

Общий объем экспорта сократился на 31%, а импорта — на 57%. Особенно сильно уменьшился ввоз легковых автомобилей — почти в четыре раза.

Интересно, что средняя стоимость экспортируемого легкового автомобиля (а это в основном «лады») в 1993 году уменьшилась примерно на 10% и составила 3,03 тысячи долларов США.

Экспорт автомобилей, тыс. шт. (млн. долларов США).

Всего:	297,3 (1046,3)
В том числе:	легковых — 286,5 (868,7)
	грузовых — 10,8 (177,6)

Импорт автомобилей и автобусов, тыс. шт. (млн. долларов США).

Всего:	30,9 (411,3)
В том числе:	легковых — 26,3 (133,1)
	грузовых — 1,3 (127,7)
	автобусов — 3,3 (150,5)

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

**«Раст-Стоп» — раз,
«Раст-Стоп» — два...**



Пикап от "Флексера"

Знакома ли вам фирма «Флексер»? Наверное, даже эрудированный автомобилист в недоумении пожмет плечами. Между тем фирма эта обосновалась не за тридевять земель, а в Москве. Ее сотрудники занимаются конструированием и изготовлением опытных образцов автомобилей. В мастерских «Флексера» создают и доводят только единичные экземпляры моделей. Чтобы выпускать их серийно, необходима поддержка крупного предприятия, обладающего значительными финансовыми возможностями, производственными мощностями и связанно с автомобильной промышленностью. Таким покровителем для «Флексера» стал в 1993 году «ЛогоВАЗ».

Первая ласточка московской фирмы — «Лада-2121-Нива-пикап», разработанная специально для «ЛогоВАЗа». Автомобили в этом году планируют спускать со ступеней производственного комплекса в подмосковном поселке Новый Быт. Интерес к «Ниве-пикап» проявлен на самом высоком уровне: образец принимал председатель совета директоров АО «АвтоВАЗ» В. Каданников. Он остался удовлетворен качеством исполнения. Если партнеры сумеют освоить производство в апреле, то до конца года количество изготовленных пикапов может достичь полутора тысяч. Для привлечения заказчиков «ЛогоВАЗ» выставил машину на обозрение в своем столичном центре на Хорошевском шоссе.

«ЛогоВАЗ» — официальный дилер Волжского автомобильного завода, поэтому проблем с доставкой «нив» для переделки у него нет. У серийных машин срезают заднюю часть крыши (до стойки), в проем вставляют и приваривают каркас из стальных труб прямоугольного сечения (50×25×2 мм). От каркаса к брызговикам задних колес отходят распорки из стальных труб, повышающая жесткость конструкции. Устанавливают также стальные перила (38×25 мм), передние и задние отбойники и подножки. К каркасу можно прикрепить болтами пластиковую перегородку со стандартным задним стеклом «Нивы», для кото-

рого предусмотрены стеклоочиститель, омыватель и обогрев. Перегородка отделяет кабину водителя от грузового отсека с пластмассовой обивкой, в котором можно перевезти до 500 кг груза. Его закрывают тентом из кожзамента или винилового материала, созданного на оборонном заводе в Обнинске. Материал прочен, не вытягивается и не дает усадки. По желанию покупателя устанавливают лебедку «Супер винч», дополнительные фары над крышей.

К сожалению, разработчики из «Флексера» пока оставили без изменения ходовую часть. Поэтому «Нива» в исполнении «ЛогоВАЗа» — «Флексера», скорее, подошла бы в качестве прогулочного автомобиля, не боящегося труднопроходимых участков местности. Однако далеко не каждый автомобилист в нашей стране купит пикап для путешествий, а не для тяжелой работы.

Фирма «Флексер» готовит еще один вариант «Нивы-пикап» с изящными навесными панелями из стеклопластика и жесткими крышами различной конфигурации.

К началу сезона московских автосалонов нынешнего года «Флексер», также по заказу «ЛогоВАЗа», создаст вариант ВАЗ-2108 с новым кузовом. Передняя часть стальной крыши со стойками останется без изменений, а вместо ее задней части — мягкий отстегивающийся тент, позволяющий сделать автомобиль полукрытым. Схожие модели выпускают партнеры ВАЗа за рубежом, например в ФРГ, но в нашей стране их производство предстоит наладить впервые.

О других проектах московской фирмы «Флексер» говорить пока рано. По сложившейся схеме все инициативные разработки фирма финансирует сама, а затем предлагает их заинтересованным партнерам, готовым вложить средства в освоение. Наверное, не все предложения будут реализованы — какие-то из опытных образцов останутся в единичных экземплярах. Тем не менее специалисты «Флексера» полны энергии. И как знать, может, благодаря этому фирма рано или поздно приобретет известность.

С. ДОРОФЕЕВ

Фото А. Эксерджяна

Несколько поколений наших автомобилистов пытались с помощью разных способов защищать кузов своей машины от коррозии. Сегодня эта проблема еще более актуальна, чем раньше. ВАЗы, иномарки, «москвичи» чертовски дороги, и каждый владелец нового или подержанного автомобиля прежде всего озадачен тем, как продлить ему жизнь, как преградить путь коррозии в кузов — самую дорогостоящую часть машины. И здесь не все так просто, как может показаться: сделай, мол, «антикоррозионку» — и спи спокойно. Цена этой услуги достаточно высока, и, выбирая, куда обратиться, думаешь не только, во что это обойдется, но и о том, каким составом, какими приспособлениями, какими руками, наконец, будет обработан кузов. От этого зависит успех операции, окупаемость затрат.

В № 10 журнала за прошлый год мы сообщали («Идеальная защита...») об эффективных материалах и технологиях обработки кузова, предложенных московским автомобилистам филиалом канадской корпорации САТ. Ее состав, названный «Раст-Стоп» («стоп коррозии»), способен проникать даже в самые мельчайшие полости, швы, соединения, просачиваться через грязь, ржавчину, замещающую влагу и образуя надежный защитный слой.

О том, что это дело стоящее, говорит большое количество желающих воспользоваться услугами «Раст-Стопа» и открытие второго пункта в Москве, применяющего этот состав. Расположен он в районе Волгоградского шоссе. Здесь автомобиль всего за два часа (без ущерба для качества) проходит полный цикл антикоррозионной защиты, начиная с мойки и кончая обработкой замков дверей, молдингов. Состав под давлением 10 атм. наносят на днище, во все закрытые полости кузова, внутрь дверей, под уплотнители стекол и т. д. Владелец машины может присутствовать при ее обработке, убедиться в том, о чем шла речь выше.

Если Вас заинтересует эта информация, звоните по телефону 903-36-29, чтобы договориться об условиях и удобном для Вас времени обработки машины.





Испокон веку грузовики Горьковского автозавода составляли основу автомобильного парка в бывшем Союзе.

Неудивительно, что по мере приватизации транспорта «газаны» становятся наиболее распространенными частными грузовиками. Последнее поколение этих машин представлено трехтонкой ГАЗ-3307. О ней рассказывает А. ЧУЙКИН, эксплуатировавший такой автомобиль.

В сущности, это хорошо знакомый ГАЗ-53, но с новой кабиной, разработанной в свое время для дизельного грузовика. По сравнению с кабиной «53-го» она великолепна: значительно больше места и лучше обзорность. Освоившись на водительском месте, можно, наконец, вспомнить слово «дизайн». Правда, здесь он незамысловат и не оставляет сомнений на счет страны происхождения машины, но просто окрашенного металла внутри почти не видно — все закрыто панелями из черной пластмассы.

В актив конструкторам (и, конечно, водителям) надо занести удобные раздельные сиденья: водительское — с регулировкой высоты, угла наклона спинки и в продольном направлении. В зависимости от веса водителя можно регулировать жесткость пружины в подвеске сиденья.

Порадовала «печка» — два электродвигателя создают мощный поток воздуха, и даже в сильный мороз кабина прогревается так, что работать можно, сняв обязательную в старом «газике» телогрейку.

Многие находят удобным горизонтальный руль. Да вот беда — на большинстве машин его пластмассовый обод лопается и на всю жизнь остается постепенно расширяющаяся трещина. Кстати, материал обода оставляет желать лучшего — он хоть и шершавый, но «потливый». Не страшно — руки можно вытереть и о штаны, если те еще не промочила капающая с потолка вода. Да — если на улице дождь, то и в кабине будет мокро: влага, проникая по стыкам панелей, ветрового стекла и уплотнителя, скапливается под крышей кабины и потихоньку стекает в щель между облицовкой потолка и панелью противосолнечных козырьков.

Неприятная мелочь: постоянно отваливаются головки ручек стеклоподъемников — их крепление явно не продумано.

Качество электропроводки дает понять, что кабина еще «сырватая». Так, реостатом в цепи освещения приборов иногда можно включить и габаритные огни, а лампочка резерва топлива, бывает, загорается даже при полном баке.

И последнее о кабине. Давно пора ставить более надежные дверные замки взамен нынешних, которые открываются чуть не любым ключом. Водители вынуждены врезать дополнительные замки на обе двери, а то и применять всякий и даже шкелуд изнутри.

ДВИГАТЕЛЬ. У него серьезных не-

КАБИНА-ТО НОВАЯ...



достатков нет: ведь мотор унаследован от ГАЗ-53, так что конструкция за 20 лет выпуска достаточно доведена. Мощности в 125 л. с. хватает для довольно резвого разгона порожнего или легко груженого грузовика, а также для уверенного движения автомобиля с полной массой. ГАЗ-3307 не страдает отсутствием аппетита и расход бензина, достигающий 30 литров на «сотню», — обычное дело. Этот показатель сильно зависит от стиля езды и скорости движения — после 70 км/ч грузовик становится очень прожорливым, но если разогнаться неторопливо и придерживаться законных 60 км/ч даже за городом, вполне можно уложиться в 25 л/100 км. Сегодня и это, конечно, много. Если хочешь ездить экономично — не ленись регулировать карбюратор, что не так уж просто, поскольку этот прибор выполнен по весьма архаичной схеме. Каждая из двух его камер обслуживает свои четыре цилиндра, а отключить полмотора для регулировки второй его половины невозможно.

Запас топлива — 105 литров — явно мал; думаю, в стандартной комплектации должен быть еще такой же бак.

В системе охлаждения двигателя недостает расширительного бачка — не все же используют воду, а для ТОСОЛа он просто необходим. На некоторых машинах, видимо, по «вине» пробки ра-

диатора, в системе охлаждения давление повышается настолько, что появляются течи из-под резиновых патрубков и даже «рвутся» радиаторы — либо отопителя, либо основной. Это случается даже на автомобилях с уже установленным расширительным бачком. Чтобы уберечь «печку», можно кран отопителя перенести со сливного шланга на тот, который подает жидкость в радиатор отопителя; тогда последний при закрытом кране останется цел. Способ, по утверждениям многих водителей, действенный.

Шкив генератора, состоящий из двух «тарелок», скрепленных по оси одной гайкой, долго не выдерживает и «саморазбирается» — лучше заменить его шкивом старого образца, цельным.

Самое большое место ГАЗ-3307 — сцепление; на него жалуются все водители, утверждая, что оно очень слабое. В первую очередь — ведомый диск, который зачастую приходится выбрасывать с почти новыми накладками, но сорванными заклепками, крепящими гаситель крутильных колебаний к ступице. Кроме того, в гидравлическом приводе сцепления изнашивается поршень главного цилиндра, трущийся о стенки последнего. Кстати, на «Волге» этот узел выполнен лучше — там по стенкам цилиндра ходит резиновая манжета, надетая на поршень, а на ГАЗ-3307 манжета тарельчатая, ее поршень толкает своим торцом.

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ не заслуживает доброго слова: большая часть машин снабжена древними агрегатами, ведущими родословную еще от ГАЗ-51. Возможно, в простоте конструкции — ее сила, но применяя ныне шестерни без синхронизаторов — издевательство над водителем. Встречаются, конечно, коробки от ГАЗ-53, в которых есть синхронизаторы, но почему-то редко.

Узлы трансмиссии и ходовой части досаждают необходимостью частого обслуживания, а именно — шприцевания. Тут водитель вынужден строить свои взаимоотношения с автомобилем по формуле «не подмажешь — не поедешь». Да и как иначе, ведь детали рулевого управления, будучи «подмазанниками», хоть немного снизят необходимое усилие на руле. Это только «дикие» народы на Западе и Востоке применяют усилители рулевого управления даже на небольших легковых автомобилях, а наш привычный

ко всему шофер крутит баранку, соединенную с колесами прямо через механический редуктор, на машине полной массой без малого 8 тонн! Ведь есть уже готовая конструкция — на ГАЗ-66 гидросилуэт руля применяется больше 20 лет. Так почему бы, наконец, не подумать и о тех, кто мучается на новых «газиках» в узких городских проездах, на бездорожье?

Усилие на педалях сцепления и тормоза требуете опять же немалое, так что энергии эта машина отнимает достаточно.

Несколько слов о грузопассажирском варианте автомобиля — ГАЗ-33073. «Запаска» на нем закреплена сзади, под рамой (как и в «Москвиче-2141»), так что если вам понадобится ее воспользоваться, пригтоваться хорошенько придется, возвращая запасное колесо на место. К неудобствам платформы, помимо большой погрузочной высоты, относится низкий тент, из-за которого стоять в кузове можно только согнувшись («мечта» грузчиков), а высокие вещи перевозить плашмя.

Казалось бы, парадокс — столько недостатков и все-таки популярен ГАЗ-3307. Все объяснимо: во-первых, эта машина — единственная в своем классе. Правда, монополия ГАЗа несколько пошатнулась вследствие ввоза зарубежных грузовиков, но пока иномарки такого класса у нас редкость. И, во-вторых, даже по сравнению с ЗИЛОм новый «газик» намного дешевле.

Продаются ГАЗ-3307, тем не менее, с трудом: даже при своей низкой цене они должны быть сделаны лучше — и по конструкции, и по качеству изготовления, которое неподготовленного человека способно повергнуть в шок. Каждый новый ГАЗ-3307 обязательно нуждается в подтяжке всех соединений — от головки блока двигателя до колесных гаек и футорок. Попадают головки блока с раковинами, и что уж говорить о таких мелочах, как перегоревшие предохранители и непредсказуемые замыкания электропроводки.

Пожалуй, завышена допускаемая грузоподъемность 4 тонны. По опыту, нормальная нагрузка для подобных автомобилей — 2,5—3 тонны, во всяком случае, в городе.

В беседах об этой машине выявилась интересная закономерность. Водители ГАЗ-3307 с государственным номерами, как правило, хвалят машину, сравнивая ее с ГАЗ-53 и ЗИЛ-130. «Частники» же больше ругали ее, относясь к недостаткам значительно строже — еще бы, деньги-то уплачены из своего кармана. И если на первом месте у «казенных» шоферов стояли преимущества автомобиля (в основном — удобная кабина), то «частники», вынужденные все делать своими руками, сначала говорили о недостатках — плохом качестве, очень трудоемком обслуживании и отсутствии самых ходовых запасных частей. Они правы — грузовик должен больше работать и меньше стоять на обслуживании, иначе он себя не окупит.

КАК ЭТО ДЕЛАЕТСЯ В ОДЕССЕ

Из Одессы Япония кажется не такой уж далекой: в конце концов, их разделяет только вода. И никого здесь не удивляет «Японский клуб», который где-нибудь в Черкассах или Твери был бы словно кальмар в колхозном пруду. В пятнадцать секций клуба осваивают японский, икебану, игру «го», различные единоборства. Шестнадцатая — «Японский автоклуб» — возникла около двух лет назад, чтобы облегчить владельцам «тойот», «ниссанов» и т. д. поиски запчастей и ремонт.

Никто не мог предвидеть, что эта мирная цель вскоре отступит на второй план. Принимая Закон о дорожном движении, парламент Украины лишил «прав гражданства» транспортные средства с правым расположением руля. И в Одесской области, где более 20 тысяч таких автомобилей, поднялась буря страстей. Само собой, «Японский автоклуб» оказался в ее эпицентре.

Вводя Закон в действие, Верховная Рада великодушно сделала исключение для машин, зарегистрированных до 1 января 1993 года. Их владельцы облеглочно вздохнули. «А мы чем хуже!» — взволновались те, кто прошел регистрацию после 1 января, но до того дня, когда Закон был опубликован и вступил в силу (16 июля). Состояние их легко понять: госномера и техпаспорт есть, а ездить-то нельзя!

Неудачникам, отлученным от дорожного движения, оставили нить надежды: перенесите руль справа налево — и катитесь на здоровье. Но в статье 32 того же Закона сказано: «Не разрешается без согласования с производителями транспортных средств и их составных частей переоборудование, которое приводит к изменению... системы рулевого управления». Очень правильный, между прочим, запрет. Вот только не надо бы людям голову морочить, делая вид, что перенос руля — не проблема.

Председатель «Японского автоклуба» Анатолий Гольша рассказал мне: в Одессе уже появились «умельцы» — а по сути, технические авантюристы, осуществляющие такой перенос на свой страх и риск, без всякой технической экспертизы. Внешне получается приемлемо, но вероятность аварии неизмеримо повышается. Кроме того, из-за вмешательства в конструкцию переднего щита, отделяющего моторный отсек от салона, страдает пассивная безопасность.

— Как смотрит на этих кулибиных ваша ГАИ? — спросил я Гольшу.

— Пока не замечает...

27 августа «Японский автоклуб» провел в одном из городских парков митинг протеста, требуя отменить «дискриминационный закон о запрете правых рулей». Ре-

золюцию митинга поддержали не только участники, но и таксисты, работающие на японских автомобилях. Последние пригрозили: если останутся без работы, заблокируют дорогу от Одессы на «мать городов русских».

Спустя месяц состоялся марш протеста по улицам Одессы. В итоге по распоряжению представителя президента Украины в Одесской области в октябре регистрация возобновилась. Через пару недель, когда активисты — участники митинга и марша протеста — обрели госномера, ее вновь прекратили, сославшись на «звонки из Киева». Видимо, это еще не финал. Впрочем, довольно о «рулевых войнах». Клуб, напомним, был создан не для них, а для цивилизованного сервиса. Не скажу, что он полностью избавил своих членов от ремонтных стрессов, но позволил, как выражаются в Одессе, немножко почувствовать себя людьми.

У клуба есть техническая база — три теплых ремонтных бокса, восемь механиков. Последние уже несколько лет специализируются по японским автомобилям и благодаря личным связям могут отыскать в Одессе многие запчасти. Действует и другой канал: я тебе — ты мне. В клубе на каждого из членов заведена карточка, где среди прочих есть две графы: «Что я хотел бы купить» и «Что я хотел бы продать». Очень, говорят, помогает. Если не сработали оба канала, клуб обеспечивает поставку из Японии или Сингапура.

— Сингапур представляет для нас особый интерес, — сказал Анатолий Гольша. — Во-первых, все запчасти и материалы для обслуживания там дешевле, чем в Японии, минимум на 40%. А во-вторых, там найдешь то, что нужно, для моделей, снятых с производства более пяти лет назад. В Японии это, считайте, невозможно.

Если поломка произошла в пути, член клуба может рассчитывать на помощь тех же механиков. Приедут по звонку, мелкую неисправность устранят на месте, а если что-то серьезное — отбуксируют машину для ремонта.

Выбивает клуб для своих членов по мере возможности бензин, места на охраняемых стоянках, площадки под гаражи. Сейчас пытаются создать юридическую службу, которая должна оказывать компетентную помощь в случаях ДТП или конфликтов с ГАИ.

Но вообще-то члены клуба (их сегодня 314) попадают в ДТП реже, чем средний автолюбитель. Сказывается хорошее техническое состояние машин, а главное — стремление опровергнуть статистику, с помощью которой противники «правого» руля доказывают его опасность.

ИЗ РЕЗОЛЮЦИИ МИТИНГА ПРОТЕСТА:

«Привываем всех автолюбителей и профессионалов, управляющих автомобилем с правым расположением руля, быть внимательными и дисциплинированными участниками дорожного движения, не допускать даже мелких нарушений. Это поможет отменить дискриминационное законодательство».

Замечательный призыв. Вот только последнюю фразу, если отвлечься от митинговых страстей, хотелось бы видеть иной: «Это поможет сохранить жизнь себе и другим».

Л. САПОЖНИКОВ

О РАЗНОМ

ВЭДЭ ВАМ ПОМОЖЕТ ВЕЗДЕ

(из личного опыта использования препарата WD-40)

Универсальный препарат WD-40 (Англия) смазывает, устраняет заедания; разъединяет заржавевшие детали; обеспечивает пуск влажного двигателя; предохраняет замки от замерзания; очищает от сильных загрязнений и нагара. Форма выпуска: аэрозольные баллончики объемом 100, 200, 400 мл, 5-литровые канистры с прилагаемым распылителем.

Баллончик WD-40 я приобрел вскоре после того, как прочитал в "За рулем" (1993, № 4) информацию об этом универсальном английском препарате.

Первое, что обнаружилось, у WD-40 нет неприятного запаха, который, как правило, сопровождает если не все, то многие автомобильные жидкости и смазки. Вспомним, к примеру, трансмиссионные масла, тормозную жидкость или старый добрый керосин. Не менее важно и то, что WD-40 — экологически чистый продукт, о чем свидетельствует международный и российский сертификаты.

Конечно, для автомобилиста не это главное — лишь бы запустился двигатель, исправно работали и доставляли поменьше хлопот системы машины. А уж чем от нее пахнет — это не имеет принципиального значения. Но, согласитесь, если ко всем прочим достоинствам препарата добавить приятный запах и уверенность в том, что вы не наносите ущерба здоровью, то работа с ним доставит двойное удовольствие. Да и ваша жена, поверьте, предпочтет, чтобы вы работали не с керосином, а с WD-40.

В продажу желто-синий баллончик WD-40 поступает без аннотации на русском языке. Однако в том, как и где применять его, легко разобраться по пиктограммам на тыльной стороне баллона.

Лично я приобрел препарат, в основном, для смазки дверных петель на своей "девятке". От продолжительного стояния в сыром гараже петли заржавели настолько, что при попытке открыть переднюю дверь нижняя петля чуть не оторвалась в месте сварки. Попытки смазать петли через зазор между дверцей и корпусом автомобиля несколькими препаратами результата не дали. Решил попробовать WD-40.

Нет, куда сразу не произошло. Но после трехкратной обработки петель, что, кстати, делать довольно легко — к баллончику WD-40 прилагается десятисантиметровая трубочка диаметром два миллиметра, — двери стали податливей. А еще через день я и вовсе забыл об этой неприятности.

Но в природе нет ничего вечного. Что уж говорить об автомобиле. У "восьмых" и "девяток" моделей ВАЗа дверные петли — место уязвимое, так как оно более открыто для

доступа влаги, грязи. Месяца через три я снова обратил внимание на заедание дверей. Не долго думая, обработал их WD-40 и остался доволен. После этого взял за правило раз в месяц "пшикать" на петли из желто-синего баллончика.

Сфера применения препарата расширялась. Воодушевленный победой над дверцами, я взялся за обработку дверных замков. Владельцам все тех же "восьмых" и "девяток", наверное, хорошо знакомо зависание "курков" на наружных дверных ручках.



Единственный кардинальный способ в таких случаях — разборка двери, очистка и смазка деталей изнутри. С помощью WD-40 удалось обойтись наружной обработкой механизмов запирания дверей через щели вокруг ручек.

Препарат оказался хорош и для предотвращения замерзания самих личинок замков. Одна только рекомендация — не дожидаетесь, пока мороз скует воду в замке и вы не сможете вставить ключ, обрабатывайте замки заранее. WD-40 вытесняет влагу, но не вытесняет кусочков льда.

Еженедельно впрыскивая небольшие порции жидкости в замочные скважины, я ни разу за прошедшую зиму не столкнулся с проблемой отпираания машины. Кроме того, препарат хорошо показал себя при обработке резиновых уплотнителей дверей, моторного отсека и багажника, точнее, пятой двери. Он не вызывал разбухания резины и надежно предохранял дверцы от примерзания. Вообще, большим достоинством WD явилась его морозоустойчивость. Препарат легко расплылся при температурах ниже -20° .

Но наиболее эффективно проявил себя желто-синий баллончик при запусках отсыревшего мотора. Прошлым летом мне много приходилось пользоваться редакционным АЗЛК-21412. При езде по лужам у этой ма-

шины, как ни у одной другой, много воды попадает на расположенный очень низко и неудобно распределитель зажигания. Распылив WD-40 на трамблер и кончик свечи, я пуская двигатель без особых проблем. "Англичанин" вдыхал жизнь в, казалось, безнадежно отсыревшие моторы. Единственно — это касается "восьмерок" и "девяток" — при обработке WD-40 не следует упускать из виду коммутатор и катушку зажигания.

WD-40 прекрасно справлялся с прижавшимися гайками и болтами. Легко открывал "приклеившиеся" задние тормозные барабаны при замене колодок. Одно только мое поручение ВЭДЭ не выполнил — не смог одолеть контргайки механизма регулировки схождения передних колес. Но тут уж сам я виноват — на новой машине не разобрал и не промазал эти места. За пять лет они "приварились" намертво.

Послужной список WD-40 за год моего с ним знакомства далеко вышел за рамки гаража. Препарат активно работал по дому. Смазывал мебельные петли и замки, колесики кресел, водопроводные краны, счищал жевательную резинку с ковра и даже помогал в плотницком деле.

При строганых смолистых досок электрорубанком он в какой-то момент начинал прилипать к обрабатываемой поверхности. На ножах и нижней части собирается смола, она притягивает к себе опилки, и нарастает липкий ком. Эти части я и покрыл WD-40. Рубанок было просто не узнать.

О применении WD-40 можно еще говорить много. В "Аргуссофт компани", официальном дистрибуторе этого английского препарата в России и СНГ, рассказывают, что в самой Англии препарат используется еще и для восстановления... старых долгоиграющих пластинок, им обрабатывают катушки спиннингов, леску и даже приманку для рыб — мол, лучше клевет.

Однако за то, как проявляет себя WD-40 на родине, ругаться не буду. Что же касается собственного опыта, то я им поделился.

Надеюсь, что этот добротный и нужный в гараже и дома препарат будет по достоинству оценен.

Приобрести его можно в Торговом доме "За рулем" в Москве на Бакунинской, 72; тел. (095) 261-01-08, факс 207-16-30 и, конечно, в самом АО "Аргуссофт компани": Москва, ул. Щепкина, 22; тел. (095) 288-36-02, факс 288-21-45.

В. СОЛОВЬЕВ

РЕКЛАМНАЯ ПУБЛИКАЦИЯ

РОСТ-ТЕСТ



Обзорность и динамика, экологичность и экономичность, боковая поддержка сиденья и читаемость показаний приборов — по каким только параметрам не оценивают автомобили. Но если говорят о размерах салона, чаще всего отмечают возможность вытянуть ноги, сидя сзади, или ширину салона на уровне плеч. Никому не приходит в голову, что машина может быть просто «мала» водителю. Коротка, как брюки, или узка, как рубашка. Может даже сдавливать ноги, как тесная обувь. Мы заинтересовались, насколько удобны отечественные автомобили для крупного, рослого водителя.

То, что новое поколение пошло в рост, заметили довольно давно. Даже название долговым недорослям придумали автомобильное — акселераты. Да, общество подросло. Недавний кумир детворы, бравый милиционер дядя Степа покупал сорок пятого размера, чем изумлял окружающих: мелкий народец был! Сегодня мужчина ростом метр девяносто уже никого не удивляет.

Высокий рост создает некоторые проблемы. Не останавливаясь на банальных сложностях с одеждой и обувью, отмечу массу других неудобств: низкие столы и стулья, короткие кровати, невысокие дверные проемы в общественном транспорте (сколько там шишек набито в вечной московской спешке!). Увы, автомобиль тоже не балует «дядей Степ» особыми удобствами. Говорю не с чужих слов — все опробовано на собственной шкуре. Самоутвержденные исследователи ставят опыты на себе, так я и поступил.

Объектами испытаний послужили легковые автомобили российского и украинского производства. «Испытательное тело», ростом 194 см, длиннорукое, длинноногое и достаточно тяжелое (105 кг), принадлежало, как сказано выше, автору этих заметок.

Назвать результаты теста строго объективными было бы смело. Конечно, сказались личные пристрастия и просто разный по времени и пробегу опыт общения с

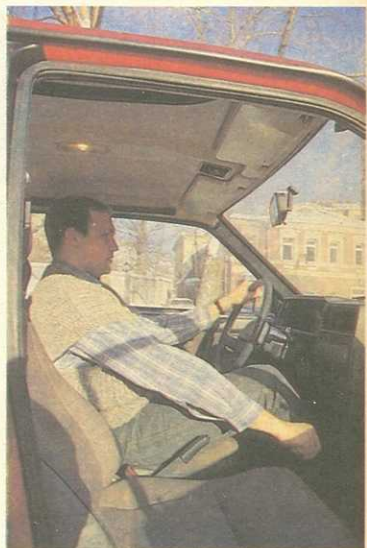


различными автомобилями. От десятков тысяч километров пробега за несколько лет езды на классических «жигулях» до десятикилометровой пятнадцатиминутной поездки на «Оке».

С «Оки» и начнем. Надежды разместиться в самом маленьком нашем автомобильчике не было, честно говоря, никакой. И, как оказалось, совершенно напрасно. Малышка порадовала достаточно удобным рабочим местом. Чувствовался, правда, некий дисбаланс. При отвинтом до упора назад сиденье хочется оказаться поближе к рулю. Если поддаться этому желанию, возникают проблемы с размещением ног. Непривычными показались крохотные педалики, расположенные очень близко. Несколько раз случалось «придавить» две педали сразу. Так что орудовать ногами следует осторожно, особенно если ваша обувь сорок шестого

размера и выше. И, конечно же, «Ока» давит на плечи. Но тут ничего не поделаешь: сделать машину внутри шире, чем снаружи, не удавалось пока никому. Общее впечатление — ездить можно, только длительные поездки вряд ли доставят большое удовольствие. Но «Ока» для дальних рейдов и не предназначена.

Если идти по возрастающей, то следующий объект — украинские автомобили. Самый старый (да просто допотопный) ЗАЗ-968 особым комфортом не отличался никогда и с давних времен слывет символом автомобильной убогости. Спартанский салон не порадовал и просторностью. Несмотря на низкую посадку и отнесенные далеко вперед педали, выпрямить ноги так и не удалось. Под коленом согнутой правой ноги оказался рычаг коробки передач, действовать которым было не слишком удобно. По рассказам, от долгой езды на «Запо-



Есть в «сорок первом» «Москвиче» простор для рук и ног. Только для головы места маловато (фото слева).

Рука уже выпрямлена, но передача еще не включена. Необходимо сделать движение плечом. А поначалу посадка в «девяносто девятом» казалась такой удобной, рожце» немеют ноги и болит спина. Не пробовал — но и непродолжительные поездки особо приятных впечатлений не оставили.

Иное дело преемница «Запорожца» — «Таврия». Широкий дверной проем, приемлемая посадка, достаточно удобные руль, рычаги и педали. Впечатление несколько портят две вещи. При работе педалью газа носок ноги постоянно за что-то цепляется. А при выходе из автомобиля стоит поберечь голову, чтобы не удариться о дверной проем. Вот, пожалуй, и все неудобства.

КТО ЗАСТУПИТСЯ!

Пишут вам ваши читатели. Мы попали в беду и не знаем, как из нее выбраться. Всегда хотели иметь автомобиль, но наши отечественные нам не по карману, и мы решили отправиться в турпоездку за машинами в Финляндию. Были оплачены путевки, получены визы. Выехали мы 1 января, вернулись 8-го. Купили машины выпуска 83-го года — «Мазда-626», «Опель-Аскона» и джип «Датсун». Нам очень понравилась поездка и особенно автомобили. Семьи, дети радовались красивым машинам.

Но счастье длилось только до приезда в Уфу на растаможивание. Там у моей жены стало плохо с сердцем — пришлось везти в больницу. Нам предъявили пошлину от 13 до 27 (на джип) миллионов. «Мазда» стоит около трех миллионов, а пошлина — тринадцать! Это же дурдом! Те, кто это придумал, — враги народа. Почему они не хотят, чтобы россиянин мог ездить на красивых и сравнительно недорогих автомобилях? Почему они вызывают недовольство автолюбителей — граждан России? Почему нас хотят заставить купить автомобиль, который мы не в состоянии купить? Спасибо, что из западных стран привозят машины по доступной цене, спасибо и турфирмам, которые познакомили россиян с отличным зарубежным обслуживанием. Теперь все равно конец. Таможня обрезала нам крылья.

Кто нам протянет руку помощи? Ведь мы теперь не можем поставить машины на учет в ГАИ. У каждого садовые участки, что делать? Деньги уплачены, машина есть, ездить не можем. Таможня говорит: «Гоните обратно, где купили».

Так и хочется закричать на всю Россию: «Кончайте грабить нас, дайте хоть немного пожить нам и нашим детям. Как теперь дальше верить нашим избранным депутатам. Где ты, Конституция, за которую голосовали в защиту прав человека, в защиту потребителя?»

Мы в глубоком отчаянии! Помогите нам или посоветуйте, что делать, к кому обратиться. С кем судиться? Кто заступится за нас?

Башкирия,
г. Октябрьский

Н. САЧКОВ,
В. КЛИМОВ,
Е. КУЗНЕЦОВ

ОТ РЕДАКЦИИ

Не исключено, что к моменту выхода журнала таможенные тарифы будут пересмотрены (хотелось бы верить в это). Тем не менее мы решили опубликовать это письмо в качестве примера реакции автомобилистов на нелепые решения, затрагивающие их интересы как граждан России.

грешить против истины, придется это сделать. Единственное, к чему можно прицепиться, — узкий дверной проем. В основном — положительные эмоции (хоть чем-то «ИЖ-Москвич» порадовал). Правда, чистоту эксперимента нарушал маленький спортивный руль фирмы «Дедал». Еще менее уважаемый автором АЗЛК-2141 вначале тоже оказался «безгрешным». Но ощущение это сохранилось до первой кавы. Дело в том, что углубление в обивке потолка заканчивается как раз над головой высокорослого водителя (по крайней мере моей). Нависающее над затылком ребро обивки и оказалось той самой ложкой дегтя...

Несколько слов об УАЗах — машинах «не очень» легких, но в последнее время все чаще попадающих в руки частников. За рулем «469-го» свободно (не путайте с комфортом). Только рычаг ручного тормоза, подпирая голену, постепенно набивает на ногу водителя синяк. УАЗы с кабиной над двигателем подарят своеобразное ощущение «колейной за ушами» во время посадки.

Ну и напоследок «Волга». По части эргономики ГАЗ-24-10 («двадцать девятую») попробовать не удалось, недалеко ушла от предшественницы — «двадцать четверки»: машина, скорее, просторная, чем удобная. Отметим какие-то недостатки трудно, но создается впечатление некоторой «дубовости» (это только личное ощущение). Однако в «Волге» ногам и рукам ничего не мешает.

Единственным, пожалуй, автомобилем, в котором не смогли поехать, была ижевская «Орбита». Когда появится возможность поближе познакомиться читателей с этой машиной, мы обязательно отметим, переняла ли она удобство посадки от своего предшественника.

Еще один момент, о котором не стоит забывать. Человек атлетических пропорций, расположившись за рулем, по сути, исключает для пассажира возможность сесть у себя за спиной. Там уместится разве только ребенок.

Подведем итог. Удобнее для высоко водителя оказались более старые машины классической компоновки. Наиболее приемлемыми автор назвал бы «Волгу», «Ниву», ИЖ и ВАЗ-2101...-07. Самыми неудачными оказались «Ока» и ЗАЗ-968 — немудрено, они и самые маленькие.

Количество высоких людей все-таки велико. Примерно 95 % населения ростом ниже 188 см — на них и рассчитаны современные машины. Гражданам «баскетбольного» роста, желающим сесть за руль, придется терпеть неудобства. Хотелось бы только, чтобы впечатление от просторных, в общем-то, автомобилей не портило досадные мелочи, как получилось с «вазовской» «девяткой» и «сорок первым» «Москвичом». Тот, кто создаст максимум комфорта высокорослым водителям, привлечет дополнительных покупателей. В огромной стране это, наверное, внушительное число. Или нашим производителям автомобилей покупатели не нужны?

И. ТВЕРДУНОВ
Фото В. Князева

Последний представитель украинского автопрома — реликтовый ЛуАЗ-969. Вездеходик достаточно просторный. Впечатление несколько портит крохотная дверца, требующая некоторого навыка при посадке в машину. Что касается рабочей позы водителя, хотелось бы немного разогнуть ноги, то есть отодвинуться назад. Но — «не положено». А в остальном ничего — ездить можно.

Дальше — автомобили ВАЗ. Разобьем их на две группы — «классики» и переднеприводные. Внутри этих условных групп основные размеры водительского места остаются почти неизменными.

Итак, «Жигули». Самая привычная для автора машина, поэтому казалась и самой удобной. При попытке посмотреть на нее беспристрастно оказалось: правое колено частично мешает включить вторую передачу, при длительной езде дают о себе знать слишком сильно согнутые ноги. Особенно правая, которая постоянно «топчет» педаль акселератора. Очень хочется «отъехать» назад, но, увы, некуда. Тем более, крепление сиденья в «Жигулях» довольно хлипкое: то и дело дергая кресло, недолго сломать салазки или даже оторвать от пола кронштейн. Большой вес водителя увеличивает эту опасность.

Следующим объектом была «99-я». Как обычно, сиденье — до упора назад, отрегулировал спинку и почувствовал себя вполне уютно. До тех пор, пока не поехали. При попытке включить первую передачу обнаружил, что рука уже прямая, а передача еще не «воткнулась». Завершить движение пришлось, оторвав спину от сиденья. Та же история с третьей и пятой передачами. Что еще бросилось

Педаль тормоза и кожух отопителя — словно капканы для правой ноги в ВАЗ-21099.



в глаза — это рулевое колесо, перекрывающее верх панели приборов. Окончательно испортило впечатление то, что стопа правой ноги несколько раз застревала между кожухом отопителя и педалью тормоза. Конечно, нога была обута в зимний ботинок изрядного размера. Но ботинок — ботинок, а задержка в действиях педалями может привести к самым неприятным последствиям.

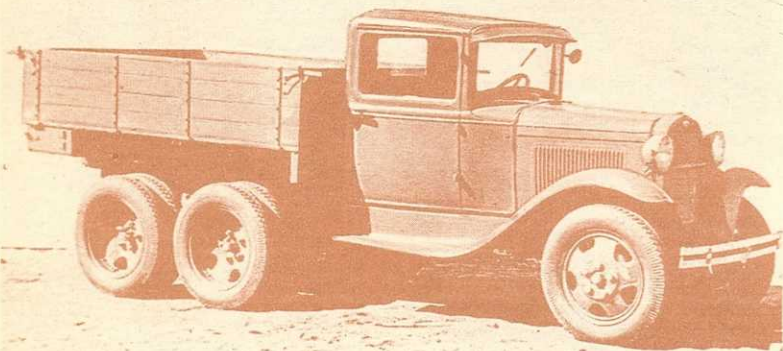
И, наконец, последний из ВАЗов — «Нива». Скажу коротко — в ней удобно. Хотелось бы (как и во всех других машинах) еще чуть-чуть отодвинуться. Но также некуда. Вернее, место есть, но предел регулировки сиденья не позволяет.

Следующий номер программы — ижевский «Комби» ИЖ-2125 — по сути, тот же «Москвич» семидесятых годов. Редко автор говорил что-нибудь хорошее об этих машинах — теперь, чтобы не по-

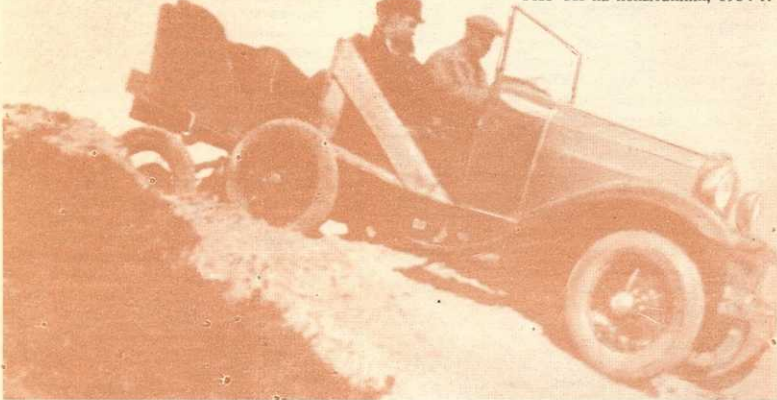
ТЕСТ

ТАК МЫ РАБОТАЛИ В ТРИДЦАТЫЕ...

Серийный ГАЗ-ААА, 1934 г.



ГАЗ-ТК на испытаниях, 1934 г.



Май — месяц Великой Победы. Празднуя ее годовщину, мы, автомобилисты, с особой теплотой вспоминаем самоотверженных фронтовых водителей, негромкий подвиг тех, кто трудился в тылу. Среди них видное место принадлежит Виталию Андреевичу Грачеву — конструктору автомобилей, без которых трудно представить себе Красную, а впоследствии Советскую Армию. Сегодня мы публикуем запись его воспоминаний о работе в 30-е годы, когда Грачев сложился как конструктор, сделанную Л. ШУГУРОВЫМ.

В тот давний сентябрьский вечер 1970-го, когда мы встретились, Грачев не заставил себя ждать: точность была чертой его характера. «Победа», на которой он приехал, уже тогда выглядела динозавром в потоке легковых машин. Хозяина, 67-летнего, еще крепкого мужчину, мало кто знал за пределами узкого круга специалистов, хотя сконструированные им машины миллионы людей видели по телевизору на праздничных парадах. В «открытой печати» имя конструктора мелькнуло лишь однажды: в 1950 году он стал лауреатом Сталинской премии «за работы в области оборонной техники». Сколько их было, таких «работ»? Автомобили повышенной проходимости ГАЗ-61 и ГАЗ-67, ЗИС-485 и БАЗ-135 —

в общей сложности 90 машин, серийных и экспериментальных (ЗР, 1984, № 3). Скончался Виталий Андреевич в 1978-м. За давностью лет многие события прошлого стали достоянием гласности, как и запись нашей беседы. Вот что рассказал тогда В. ГРАЧЕВ.

Когда в Нижнем Новгороде стали строить автомобильный завод (нынешний ГАЗ), то инженеров набрали по принципу «годец, если работал в области, хотя бы близкой к автомобилю». Ну, а я — инженер, умел водить машину (учился «правлять» на «Форде-Т») и, следовательно, как-то разбирался в ней.

На первых порах конструировали все, что угодно. Как-то позвонил В. Лапин, технический директор, и попросил зайти. Крутой был человек: то, что он сказал или сделал, не подлежало обсуждению — был он при этом прав или нет. Речь, замечу, не о его характере — в этом был весь стиль руководства.

Прихожу. Лапин излагает идею: «На «Автострое» повсюду ручной труд (а завод еще строился, шли земляные работы), механизация нет. Наши шефы из Сормова изготовили во внеурочные часы два легких танка и передали «Автострою» в качестве тягачей. Но землевозные прицепы для них

нет, — продолжал Лапин. — Возьмите шасси грузовика «Форд-АА», которые мы собираем из американских частей в Канавино (район города, где размещался автосборочный завод «Гудок Октября» — ред.), только без кабины и мотора. Вместо них установите вторую грузовую платформу и придумайте шепное устройство для буксировки. Готовность чертежей — завтра утром. Вы свободны!»

И засели мы с ребятами на всю ночь! Молодые были, энергичные: на утро я отнес чертежи в мастерские. Пошел к Лапину, доложил, что все в порядке.

— Врешь, сволочь!

Моя принадлежность к технической интеллигенции в сочетании с тем, что отец у меня в прошлом — торговец рыбой, по мнению Лапина, давали право на такую форму обращения. Одной рукой он выдернул ящик стола — там грохнулся нагана, другой — схватил телефонную трубку. Начальник мастерских подтвердил, что все чертежи у него и детали уже в работе. Тогда Лапин выдвинул нижний ящик стола. Достал стакан, бутылку водки, налил: «Молодец! Пей, сволочь!» Таково было первое поощрение по работе — совершенно в духе первой пятилетки.

В Канавино, кроме полоторок «Форд-АА», собирали трехосные грузовики «Форд-Тимкен» — шла кампания «Дашь Красной Армии трехоску!». Мы намеревались сконструировать свой вариант этой машины, но прежде мне поручили разобраться с американскими чертежами на заднюю тележку «Тимкен». Я разобрался и... получил назначение руководить конструкторской группой спецмашин.

Немного о машине, которую мы собирались делать. Еще в 1929 году инженеры НАМИ спроектировали и построили опытный образец, названный «Форд-АА-НАМИ». В качестве третьей оси у него использовали серийный задний мост с червячной передачей от «Форда-АА» первых выпусков. Андрей Александрович Липгарт, тогда еще главный конструктор НАМИ, доработал чертежи в Америке вместе с конструкторами «Форда» и привез их домой. Получилась опытная конструкция «Форд-НАТИ-30», то есть 1930 года.

Военные торопили, и одновременно под руководством Константина Андреевича Шарпава в НАТИ родился (кажется, в том же 1930-м) другой вариант тележки. У него ведущие мосты — как у базовой модели «Форд-АА» 1929 года (или, что одно и то же, — ГАЗ-АА). Посчитали, что выгоднее использовать серийные конические шестерни, чтобы быстрее освоить трехосную модификацию, которая называлась «Форд-НАТИ-30К». В начале 1932 года ее передали на доработку в Особое техническое бюро (ОТБ) НКВД, где трудились заключенные, в основном инженеры, осужденные в связи с процессом Промпартии, — считалось, что они-то будут работать особенно хорошо, подгоняемые страхом. Но и там наимыгоднейшего технического решения не нашли — я имею в виду сочетание элементов подвески, карданных передач, сочленений.

Выбор пал на «Форд-НАТИ-30» с червячными передачами. Но мы несколько усовершенствовали ходовую часть: отказались от бронзовых шаровых вкладышей, посредством которых концы двух продольных ресор каждого борта соединялись с чулком

полуоси. Во-первых, надо было делать их из дефицитной тогда бронзы. Во-вторых, каждый «шарик», игравший роль шарнира, весил несколько килограммов. Взамен мы придумали довольно изящную кованую деталь — «паук», который к тому же позволил отказаться от реактивных штанг. Нашупав приемлемое решение, приняли его для серийной машины ГАЗ-ААА (см. «Из коллекции «За рулем», 1981, № 4 — ред.), которую выпускали с конца 1934, а по-настоящему освоили в конце 1935 года. До 1943 года изготовили мы их больше 37 тысяч.

Освоение ГАЗ-ААА шло мучительно: грелись червяки. Пытались подбирать смазку, «играть» зазорами. А тут еще возникли трудности с другой машиной. О ней мало кто знает, хотя ее история по-своему почетна.

Начало тридцатых годов у нас на заводе, как и во всей стране, было временем нервным, когда авторитеты внезапно создавались и столь же быстро рассеивались. Серьезным доводом «за» и «против» мало кто внимал. Так получилось и с трехоской Курчевского — ГАЗ-ТК. Над ней мы работали в 1933—1934 годах. Леонид Васильевич Курчевский, известный изобретатель военной техники, еще в 1925 году предложил

какая рама перекашивалась. Из-за этого самозатягивались тормоза (еще с механическим, а не гидравлическим приводом). Словом, недостатки были серьезные. И все-таки в начале 1933 года на завод поступило указание осваивать ГАЗ-ТК.

Директор передал мне к исполнению письмо конструктора этой машины Курчевского, в котором тот предлагал выпускать свою трехосную модификацию ГАЗ-А. Была на письме положительная резолюция заместителя Наркомвоенмора М. Н. Тухачевского, ведавшего освоением новых типов вооружения для Красной Армии, резолюции других высокопоставленных лиц. Хорошо зная слабые места машины, я по молодости (едва исполнилось 30) горяча махнул наискось листа свое заключение: «Считаю нецелесообразным. С инженерной точки зрения неудачная конструкция». И выиг из руководителя конструкторской группы превратился в рабочего-сборщика на конвейере канавинского завода — старого предприятия, где условия труда были даже по тем временам плохими. Воистину — «кадры решают все».

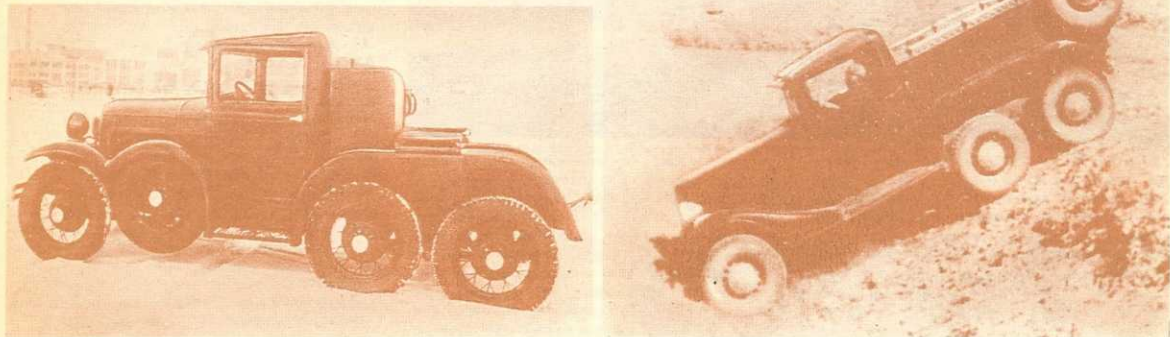
конструктивно отличались от ГАЗ-ААА и не были столь массивными. Сразу за передними колесами — две вертикально расположенные «запаски». Они могли вращаться (!) и помогали машине перекачиваться через неровности грунта, как поддерживающие катки. Кабина, капот, крылья, двигатель, рулевое управление, тормоза — от ГАЗ-А, колеса и шины — от ГАЗ-М1, а коробку передач — от ГАЗ-ААА. Позади кабины — очень большой бензобак и два откидных сиденья одно против другого.

С ГАЗ-АААА дело не пошло дальше опытного образца, потому что в том же, 1936 году мы взялись за ГАЗ-21 (не путать с «Волгой» ГАЗ-21 послевоенных лет!). В нем идея ГАЗ-АААА получила дальнейшее развитие. Это тоже была трехоска с двумя задними червячными ведущими мостами и кузовом «пикап».

Крылья, капот двигателя, подвеску передних колес, двигатель, колеса и шины я заимствовал от ГАЗ-М1, коробку передач и кабину — от ГАЗ-АА. По бокам задней части кузова — две «запаски», а под кабиной — пневматические катки малого

Экспериментальный ГАЗ-АААА, 1936 г.

ГАЗ-21. За рулем — В. Грачев. 1937 г.
Фото Н. Добровольского



конструкцию безоткатной динамореактивной пушки, что-то вроде современной базукки. Он выдвинул также идею установить ее на шасси легкового автомобиля. Для этой цели группа конструкторов во главе с Шарповым разработала трехосную модификацию ГАЗ-А. Добавочная (третья) ведущая ось, по их замыслу, должна была повысить проходимость, а на удлиненной раме хватало места и для пушки, и для ящиков с боеприпасами, и для расчета.

Надо сказать, выпуск ГАЗ-ТК заводу навязали, хотя конструкция его была довольно сырой. К чему это привело?

Чтобы получить достаточный запас тяги, пришлось увеличить передаточное число главной передачи с 4,44 до 6,60. Для этого использовали конические шестерни от грузовика ГАЗ-АА, а не от легкового ГАЗ-А. Но в тесном картере главной передачи ГАЗ-А, который устанавливали на трехоску Курчевского, ведомой шестерне ГАЗ-АА не хватало места в ширину. Пришлось сделать деталь тоньше — но при термообработке такие шестерни коробились, геометрия зацепления нарушалась. Приблизившийся издалека ГАЗ-ТК, еще не видя, узнавали по «вою» шестерен в ведущих мостах.

Неудачным оказался привод тормозов: при переездах через бугры довольно хлип-

На мое счастье, работал тогда на ГАЗе военпредом очень принципиальный человек. Фамилия его была Сыч. Он отказался принимать для армии несовершенную машину, хотя к 1934 году их собрали сотни две. В конце концов Сыч доказал свою (и косвенно — мою) правоту. Всю партию машин военные забраковали, и вскоре ее продали в Монголию, надеясь, что на равнинной местности (словно бы вся эта страна ровная как стол) недостатки, скажем, тормозов ГАЗ-ТК станут не очень заметны.

Вскоре после того, как доводы военпреда были услышаны, меня восстановили в прежней должности и премировали месячным окладом. На сей раз — за бдительность. Наказывали наотмашь и поощряли так же...

Но ГАЗ-ТК не стал последней легковой трехоской в моей биографии. Военные, а в тридцатые годы их мнение имело решающее значение, настаивали на продолжении работ в этом направлении. Мы построили в 1936 году на базе легковой модели ГАЗ-А опытный автомобиль ГАЗ-АААА (над тем, как произнести такой индекс, никто особо не задумывался). Две задние оси у него — ведущие, причем их червячные (все-таки!) редукторы

диаметра (наподобие того, как сделано на БРДМ). Видите, сколько опытных конструкций за такой короткий срок. Темпы проектирования и постройки опытных образцов были очень высокими, да и качество работы тоже — никто не хотел дать повод считать его «вредителем».

ГАЗ-21 (ЗР, 1984, № 6) уже в конце ноября 1937-го отправился в испытательный пробег на 10 тысяч километров. Машина брала 25-градусные подъемы, развивала на шоссе скорость до 76 км/ч. Мы выпустили чертежи обеих разновидностей в подготовку производства, изготовили технологическую оснастку, даже заказали фирме «Дэвид Браун» специальное оборудование для производства новых червячных редукторов. И, думаете, начали выпуск ГАЗ-21? Вскоре мы сами вынесли ему приговор «негоден» — убедились, что для легкового автомобиля повышенной проходимости наша концепция бесперспективна. Отстоять свою правоту перед военными было непросто, но мы доказали все же, что будущее — за двухосной полноприводной машиной с одинаковой для обоих ведущих мостов колес. Таким автомобилем стал ГАЗ-61, над которым начали работать в 1938 году.

ПАССАЖИР ПОПАДАЕТСЯ РАЗНЫМ



Таксисту, тем более частному (вернее, тому, для кого извоз — не профессия), нелегко крутить баранку в таком мегаполисе, как Москва. Проблемы не только в пробках на улицах, в дороговизне запчастей и бензина. Главное — это взаимоотношения между «шефом» и клиентом. О них сегодня и поведет речь один из тех, кто знает ситуацию не понаслышке.

Пассажир нам, «извозчикам», попадает разный. От умения с первого взгляда правильно оценить голосующего зависит не только заработок, но и личная безопасность. Я постигал азы этого искусства с нуля и набил порядочно шишек. Вот самый бесхитростный случай. Трое небритых молодых людей потрепанного вида просят подвезти их до ближайшего винного магазина. Естественно, обещают хорошо заплатить. В ближайшем магазине водки нет. Едем в другой, в третий. Наконец, «повезло» — но вместо оплаты мне: «Извини, отец, у нас только на бутылку!»

Эти еще извинились. Бывает хуже: и выбриты, и хорошо одеты, и накручивают не пяток километров, а с одного конца Москвы на другой. По дороге толкуют, кто на чем попался и где сидел. Выходят молча, хлопая дверками изо всех сил. На вопрос об оплате отвечают, ощерив золотые зубы: «Ты что, не понял?»

Случались и другие проколы. Мужчины чуть-чуть навеселе честно предупреждают: денег нет — приеду, возьму дома и отдам. Выражение лица не допускает и тени сомнения, к тому же направление подходящее. Короче — едем. Перед выходом из машины клятвенно за-

веряет: «Шеф, не волнуйся, все путем». Через окна на ярко освещенной лестнице видно, как он поднимается на третий этаж и долго звонит. Наконец дверь открывается и кто-то за одежду втягивает его в квартиру. Через несколько минут клиент выскакивает, торопливо делает несколько шагов вниз, но поздно! Как молния, за ним вылетает разъяренная особа женского пола и выхватывает деньги. Остальные действия переносятся в квартиру, а я потихоньку уезжаю...

Подобные случаи редки. Гораздо чаще пассажир действует по заранее разработанному плану. Вариантов много — от самых примитивных до целых спектаклей, где реплики расписаны и каждому отведена своя роль. Например, приезжаем по указанному адресу, пассажир говорит: «Вот окно, свет горит — жена дома! Сейчас вынесу денежки». Выходит из машины — и пропадает.

Такой простой ход удается потому, что подобные случаи бывают у каждого таксиста и обычно-то деньги выносят. Если подозревать каждого и переживать из-за любой неудачи, выдержать ежедневное напряжение трудно. У таксиста должны быть крепкие нервы и оптимистический настрой. Тогда вас не обескуражит и обман по сложному сценарию, который тоже довелось пережить. Занятый был спектакль!

На Цветном бульваре у подъезда «старого» цирка «голосует» молодая женщина с трехгодовалым ребенком, рядом мужчина в подпояс и еще одна мама с ребенком. Ехать километров за двадцать

в Строгино. Уселась, тронулись. Через сотню метров молодые мамы затевают ссору. Наконец, у Белорусского вокзала одна возмущенно бросает: «Раз так, я с вами дальше не поеду!» Баба с возу — кобыле легче! Остаются трое, и тут мужчина восклицает: «А деньги-то у нее!» Порывшись в карманах и сумочке, пассажиры предлагают: приедем, мужчина сходит домой за деньгами, остальные пождут в машине. Соглашаются.

Наконец, подъезжаем к многоэтажному дому. Муж, совсем пьяненький, спит. Жена в отчаянии: «Можно, оставлю вам ребенка, а сама оттащу этого наверх. Мы живем на восьмом этаже в 286-й квартире. Пять минут — и я вернусь».

С трудом она вытаскивает так и не проснувшегося, но почему-то передвигающегося ноги мужа, и ведет его к подъезду. Ребенок, видя, что мама с папой уходят, начинает отчаянно вопить. Мать прислоняет мужа к стенке и возвращается: «Что же делать?» — «О чем разговор, конечно, берите ребенка». Дверь подъезда хлопает и наступает тишина. Я все еще наслаждаюсь своим благородством. Только через пятнадцать минут мелькнула мысль: неужели «обули»? Дверь в подъезд на новом кодовом замке. Через стекла видны ряды почтовых ящиков: 286-й номер на втором этаже. Точно — «обули»!

Как-то летом на Новом Арбате сел ко мне безупречно одетый мужчина лет пятидесяти. Пообещал заплатить 5000 рублей за поездку — не помню куда, но по тогдашним ценам неплохо. С каким достоинством он расположился на переднем сиденье — каждое движение красноречивее слов говорило о порядочности. У ветрового стекла лежала коробка спичек для пассажиров. Похожий на китайца «джентльмен» спросил: «Могу ли я воспользоваться вашими спичками, чтобы прикурить?» Я кивнул. Он вытащил пачку дорогих сигарет, предложил мне, а заодно вынул купюру в 10 000 рублей. Я подумал: раз вытащил десять тысяч, значит, мелочь у него нет. Найду ли сдачи? Оставшийся путь мы проделали молча, при этом пассажир держал пачку сигарет и деньги в руках. Приехали: он протянул деньги, я спрятал их в нагрудный карман рубашки и отсчитал сдачу — 5000 рублей. На прощание мы обменялись любезностями, а через полчаса я сунул руку в карман и обнаружил там банкноту... в 5000 рублей!

Итак, купюра была незаметно заменена более мелкой. Но главное — деньги-то заранее показаны! В памяти осталась определенная сумма, с которой нужно правильно сдать сдачу. Словом — обман «с психологией».

Как уменьшить риск? Прежде всего, оформите требуемые для извоза документы. Научитесь сдерживать себя — не втягивайтесь в конфликт, который может окончиться плачевно, не спешите «склевать» крупную наживку. Если клиент обещает по доллару за километр, лучше извинитесь и высадите его: обманет! Короче — сразу «отсекайте» явно подозрительных клиентов и не соглашайтесь ехать за любые деньги.

Все, конечно, предугадать невозможно. А остальным распорядится Господа Удача.

В. МАСЛАЕВ,
частный таксист

100 СПОСОБОВ ЗАРАБОТАТЬ

"Фольксваген-Пассат"

«Пассат» — наиболее просторная и комфортабельная машина среди «Фольксвагенов». Четвертое поколение этой модели появилось осенью 1993 года, как раз к двадцатилетнему юбилею семейства. «Пассат» первого поколения [1973 год] переднеприводный с двигателем жидкостного охлаждения, как небо от земли отличался от своего предшественника в этом классе — заднемоторного «Фольксвагена-412» с мотором воздушного охлаждения. В каждом последующем поколении машина «подрастала» и с 1988 года окончательно обособилась в среднем классе. Сегодняшний «Пассат», по сути, чуть уменьшенный вариант машины более высокого класса «Ауди-100» [правда, в отличие от «Ауди» двигатель у «Пассата» расположен поперечно]. Как и подобает моделям среднего класса, предусмотрен полный комплект стандартного и заказного оборудования — до кожаной обивки и кондиционера с автоматической регулировкой.

Модель «Пассат» выпускают с двумя вариантами кузовов — 4-дверный седан и очень популярный 5-дверный универсал под названием «Пассат-Вариант». Последний отличается большей вместимостью багажного отсека — до 1,5 м³. Ниже приводятся данные по базовой модели 1993 года с кузовом «седан» — «Пассат-1,8CL».



«Фольксваген-Пассат» 4-го поколения.

Техническая характеристика. Двигатель — бензиновый с впрыском топлива и каталитическим нейтрализатором; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4—8—1781 см³; мощность — 75 л. с./55 кВт при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент — 140 Н·м при 2500 об/мин. **Коробка передач** — механическая пятиступенчатая.

Кузов — несущий, 5-местный. База — 2625 мм; габарит (длина, ширина, высота) — 4605×1720×1430 мм; снаряженная масса — 1210 кг; полная масса — 1720 кг.

Максимальная скорость — 169 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 16,3 с; расход топлива при 90, 120 км/ч и в условном городском цикле (ГЦ) — 6,0; 7,8; 10,8 л/100 км.

Сведения о семействе. Количество модификаций, различающихся мощностью двигателя — 7, в том числе с дизелем — 2. «Пассат» с турбонаддувным дизелем (непосредственный впрыск топлива, 90 л. с./66 кВт при 4000 об/мин) — одна из самых экономичных машин этого класса в мире. Расход топлива в стандартных режимах у нее — всего 4,1; 5,6 и 6,1 л/100 км. Наиболее мощная модификация «VR6» оснащена бензиновым V-образным 6-цилиндровым мотором (174 л. с./128 кВт).

Диапазон рабочих объемов и мощности — 1781—2792 см³, 75—174 л. с./55—128 кВт. Диапазон максимальных скоростей — 160—224 км/ч.

В МИРЕ МОТОРОВ

Кажется, любовь американцев к большому и мощным машинам неизменна. Ее можно понять, если учесть силу привычки да сопоставить стоимость бензина в Европе и США — американцу он обходится минимум втрое дешевле. Отражение этой привязанности — новый «К-Блейзер» 1992 модельного года — 3-дверный комфортабельный универсал на базе полномерного пикапа «Шевроле» серии «К».

Эта мощная, тяжелая и быстроходная машина на рамном шасси имеет лишь одного серьезного конкурента — «Форд-Бронко» на базе пикапа «Форд-F-150». По американским меркам, «К-Блейзер» довольно дорог — около 20 тысяч долларов в базовой комплектации. Несмотря на то, что передняя подвеска — независимая, на машине можно проехать по самым тяжелым и разбитым дорогам. Особенно она хороша для буксировки жилого домика-прицепа, который может достигать массы в 3—3,5 тонны. Комфортабельность для машины такого класса уже стала традиционной. Управлять ею не труднее, чем легковым «Шевроле-Каприс».

"ШЕВРОЛЕ К-БЛЕЙЗЕР"



«Шевроле К-Блейзер».

Довольно редким для США является то обстоятельство, что эта модель выпускается с одним типом кузова, одним двигателем и только в полноприводном варианте. Ниже приводятся данные по модели 1993 года выпуска.

Техническая характеристика. Двигатель — бензиновый 8-цилиндровый с впрыском топлива и каталитическим нейтрализатором; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 8—16—5733 см³; мощность — 213 л. с./156 кВт при 4000 об/мин; максимальный крутящий момент — 407 Н·м при 2800 об/мин. **Коробка передач** — механическая пятиступенчатая или автоматическая четырехступенчатая; раздаточная коробка — двухступенчатая.

Кузов — типа универсал, 6-местный. Компоновка — полноприводная; база — 2832 мм; габарит — 4768×1941×1803 мм; минимальный дорожный просвет — 175 мм; снаряженная масса — 2120 кг; полная масса — 2835 кг; объем грузового отсека — 1,5 м³, при сложенных задних сиденьях — 2,89 м³.

Максимальная скорость — 175—180 км/ч; время разгона с места до 97 км/ч — 11,0 с; расход топлива в американских условном городском и автострадном циклах — 18,0 и 13,8 л/100 км; бензин — типа АИ-92.

Теперь фирма «Пежо» достойно представлена в наиболее популярном европейском классе — малом. В феврале 1993 года начато производство семейства -306, заменившего серию -309. Новая машина чуть короче и заметно шире, а ее внешность соответствует как лучшим образцам современного дизайна, так и собственным традициям фирмы. Заметно большое сходство с очень удачной машиной особо малого класса — «Пежо-205». Повышена комфортабельность и, особенно, пассивная безопасность пассажиров путем усиления несущих элементов кузова и дверей. В результате машина заметно потяжелела. Базовая модель -306 почти на 100 кг тяжелее нашей «девятки» — при том, что предназначена она для дорог куда лучших, чем российские. «Пежо-306» можно оснастить так, что вполне допустимо сравнить его с машиной среднего класса: автоматическая коробка передач, антиблокировочная тормозная система, кондиционер, «солнечный» люк в крыше и стеклоподъемники с электроприводом и т. д.

"ПЕЖО-306"

Машина выпускается с тремя вариантами кузовов — 3- и 5-дверный хэтчбек и двухдверный кабриолет. Для закрытых кузовов предусмотрено три уровня комфортабельности и оснащения — обычный «XN», улучшенный «XR» и люкс «XT». Есть и спортивная модификация «S16». Ниже приводятся данные по базовой модели -306XN [5-дверный хэтчбек].



«Пежо-306XR».

Техническая характеристика. Двигатель — бензиновый с впрыском топлива и каталитическим нейтрализатором; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4—8—1360 см³; мощность — 75 л. с./55 кВт при 5800 об/мин; максимальный крутящий момент — 111 Н·м при 3400 об/мин. **Коробка передач** — механическая пятиступенчатая.

Компоновка — переднеприводная с поперечным расположением двигателя. **Кузов** — несущий, 5-местный; база — 2580 мм; габарит (длина, ширина, высота) в снаряженном состоянии — 3995×1689×1380 мм; снаряженная масса — 1020 кг; полная масса — 1480 кг; максимальная скорость — 165 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 14,9 с; расход топлива при 90, 120 км/ч и в ГЦ — 5,0; 6,8; 8,3 л/100 км.

Сведения о семействе. Количество модификаций, отличающихся мощностью двигателя, — 8, в том числе с дизелем — 3. Диапазоны рабочих объемов и мощности — 1360—1998 см³, 65 л. с./48 кВт — 155 л. с./112 кВт. Диапазон максимальных скоростей — 162—215 км/ч.

В МИРЕ МОТОРОВ

Эта машина, выпускаемая с 1990 года, пожалуй, самая оригинальная среди универсалов повышенной вместимости. По уровню комфорта для пассажиров она превосходит многие легковые автомобили среднего класса. Ее «мозюминка» — двигатель с горизонтально расположенными цилиндрами, который размещен в пределах базы под полом салона. Доступ к нему — через люк между передними сиденьями. Однако радиатор и вентилятор системы охлаждения вынесены в переднюю часть кузова. В результате полезное пространство салона увеличилось до 4,47 м³. Его вместимость — семь мест, а в «люксовом» варианте — шесть индивидуальных кресел по два в ряд.

У этого автомобиля предусмотрено два варианта задней подвески — зависимая и независимая для особо комфортабельной модификации. По итогам опроса покупателей был признан лучшим компактным микроавтобусом в США за 1992 год.

"ТОЙОТА-ПРЕВИА"

От конкурентов «Превия» [в Японии — «Эстима»] отличается своеобразием формы и оригинальной компоновкой. Форма кузова была разработана не в Японии, а в калифорнийском дизайн-центре «Тойота».



«Тойота-Превия».

Техническая характеристика. Двигатель — бензиновый с впрыском топлива и каталитическим нейтрализатором; число цилиндров, клапанов и рабочий объем — 4—16—2438 см³; мощность — 132 л. с./97 кВт при 5000 об/мин; максимальный крутящий момент — 204 Н·м при 4000 об/мин. **Коробка передач** — механическая пятиступенчатая или автоматическая четырехступенчатая. **Компоновка** — классическая с задними ведущими колесами или полноприводная с отключаемыми передними.

Кузов — несущий, четырехдверный (две двери справа, по одной — слева и сзади); база — 2860 мм; габарит — 4765×1800×1845 мм; снаряженная масса (в зависимости от комплектации оснащения) — 1655—1820 кг; полная масса — 2450 кг.

Максимальная скорость — 180 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 11,5 с; расход топлива при 90, 120 км/ч и в условном городском цикле — 8,6; 11,7; 12,8 л/100 км.

По заказу устанавливают кондиционер, антиблокировочную тормозную систему и т. д.

ПОДУМАЙТЕ О СВОЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

СПЕЦИАЛИЗИРУЯСЬ В ОБЛАСТИ ЭЛЕКТРОННЫХ ОХРАННЫХ СИСТЕМ, МЫ УЖЕ СЕГОДНЯ ПРЕДЛАГАЕМ СВЫШЕ 100 НАИМЕНОВАНИЙ СИСТЕМ ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЯ, ПОЛИЦЕЙСКОЙ СПЕЦТЕХНИКИ, АВТОМОБИЛЬНЫХ И ОФИСНЫХ СИГНАЛИЗАЦИЙ, А ТАКЖЕ ИХ КОМПОНЕНТОВ. ВСЕ ОБОРУДОВАНИЕ МАКСИМАЛЬНО АДАПТИРОВАНО К РОССИЙСКИМ УСЛОВИЯМ И ОБЛАДАЕТ ПОВЫШЕННОЙ НАДЕЖНОСТЬЮ, ТАК КАК ОТОБРАНО ИЗ ЛУЧШИХ ОБРАЗЦОВ ТЕХНИКИ ЗАРУБЕЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА С МАКСИМАЛЬНЫМ ОТНОШЕНИЕМ КАЧЕСТВА К ЦЕНЕ.

АВТОСИГНАЛИЗАЦИИ GUNNERS DJ-250/270

Данные модели сигнализаций — наилучший выбор для охраны Вашего автомобиля. Главное достоинство систем GUNNERS — универсальность, что позволяет не только устанавливать их на все марки автомобилей, но и создавать на их основе охранные системы любой сложности и степени защиты. Они обладают рядом отличительных функций и возможностью:

- работа с любыми системами радиооповещения — пейджерами;
- встроенный контроллер управления электромоторами блокировки дверей или «центральный замок»;
- режим «тихой» охраны;
- режим «паника» — возможность дистанционно заглушить двигатель и включить световую сигнализацию;
- удобный четырехкнопочный пульт с дальностью управления до 80 м;
- возможность подключения ультразвукового, микроволнового, а также других датчиков;
- в минимальный комплект сигнализаций входят центральный блок с двумя пультами, вибрационный датчик с регулируемой чувствительностью, два концевых датчика и комплект монтажных проводов.

По желанию покупателя сигнализации могут быть укомплектованы обычной, автономной или пьезосиренами. Помимо этого, модель GUNNERS DJ-270 имеет дополнительные возможности:

- дистанционный запуск двигателя (с дополнительным контроллером DJ-710);
- управление автоматическими

стеклоподъемниками (с дополнительным контроллером DJ-024);

- подключение к батарее аварийного питания.

СИГНАЛИЗАЦИЯ RED SCORPIO 990

RED SCORPIO 990 — одна из лучших микрокомпьютерных систем нового поколения сигнализаций. Эта система выполняет все функции, свойственные моделям GUNNERS DJ-250, но по сравнению с ними обладает рядом несомненных преимуществ:

- магнитный вибрационный датчик нового типа существенно уменьшает число ложных срабатываний;
- конструкция центрального блока со встроенным контроллером дистанционного запуска позволяет самостоятельно программировать логику работы сигнализации;
- встроенный антисканер блокирует систему при попытке подбора кода;
- возможность регулировки чувствительности вибрационного датчика пультом дистанционного управления позволяет избавиться от ложных срабатываний, не выходя из квартиры;
- данная сигнализация — одна из немногих микрокомпьютерных систем, сохраняющих работоспособность при жестких температурных условиях (от -40°C до +50°C).

ПЕЙДЖЕР GUNNERS DJ-310

Пейджер — система дистанционного радиоконтроля — в настоящее время одно из самых необходимых дополнительных устройств. Его использование позволяет практически не включать сирену при работе

сигнализации, что особенно немаловажно в тихих дворах и густонаселенных городских районах. Данная модель построена по наиболее распространенной схеме — стационарный передатчик с тональной модуляцией, которая позволяет получить минимальный уровень помех в условиях города, и автономный малогабаритный приемник и имеет следующие характеристики:

- рабочий диапазон частот — 26.945...27.145 МГц;
- выходная мощность — 0.5...2.0 Вт;
- максимальная дальность — 0.5...2 Км, в зависимости от антенны и тщательности настройки передатчика;
- напряжения питания: передатчика — 12 В, приемника — 3В (2 элемента «N»size);
- передатчик способен работать как с пленочной, так и автоматической телескопической антеннами.

ПЕЙДЖЕР MITRIDAT -03

Данный пейджер является одной из самых последних моделей в этой области. Более высокая рабочая частота и эффективная пленочная антенна позволяют при существенно меньшей мощности передатчика обеспечить дальность, характерную для мощности 1...1.5 Вт на частоте 27 МГц и также значительно улучшает «пробиваемость» железобетона, что еще больше увеличивает субъективную дальность работы. Применение цифровой кодировки сигнала увеличивает помехозащищенность системы, а автоматическое выключение приемника обеспечивает его работу в течение двух месяцев на одном комплекте батарей (2 элемента «N»size).

ГАРАНТИЯ НА ВСЕ ОБОРУДОВАНИЕ — 1 ГОД

ОПТОВЫЕ СКИДКИ — ДО 35%. ПОСТАВКИ СО СКЛАДА В МОСКВЕ

CONSUL SYSTEMS Ltd

МОСКВА, Б.САДОВАЯ, 5/1, ОТЕЛЬ "ПЕКИН", к. 501, тел. (095) 209-44-25, тел./факс 209-09-01



ЗАГЛЯНИ В ВОЛ

Мы никогда не знаем, что нам принесет будущее. Но в древности восточные волшебники охотно предсказывали людям, что их ждет, и частенько прогнозы сбывались. В век стремительного развития науки и техники чудеса сменяются одно другим так быстро, что трудно почувствовать разницу между "сегодня" и "завтра". Тем не менее автомобилисты всегда с трепетом ждут новостей с Дальнего Востока, такого же таинственного и непредсказуемого, как и тысячу лет назад. И все хотят хоть одним глазком заглянуть в хрустальный шар одного из волшебников.

Мы выбрали того, что носит имя "Мицубиси", надеясь увидеть в его волшебном шаре модели и технические решения ближайших лет. Как говорили древние маги, поворачивая в сухой, желтой ладони хрустальный шар, — Чары-Мары-Фуки Экспериментальные "мицубиси" перед вами!



- ЕЕ ЗОВУТ РЫСЬ
- ТЕХНИКА МЫСЛЯЩЕГО СУЩЕСТВА
- ПРИДЕТ ТАКОЕ НА УМ? МУМИ!
- ДРУЖЕСТВЕННЫЙ ПРИРОДЕ АВТОМОБИЛЬ

ШЕБНЫЙ ШАР



Экспериментальные "мицубиси": в центре — "Линкс", вверху — HSR-IV, внизу — MUM-500.



В Токио в конце прошлого года «Мицубиси» была необыкновенно щедра: на юбилейной для Японии — тридцатой международной автомобильной выставке демонстрировались тридцать (совпадение!) легковых машин с эмблемой в виде трех бриллиантов. Разнообразные варианты серийных моделей «Миника», «Мираж», «Галант», «Этерна», «Эмород», «Диаманте», «Дебонэр», «Либеро», «Паджеро», «Браво», «Шэриот» и впрямь горели как бриллианты. Их блеск не мог, однако, затмить экспериментальных образцов, числом тринадцать, которыми фирма не только делала намерения, в каком направлении станут развиваться ее конструкции, но и бросала призыв «делай, как я».

Не странно ли, что именно «Мицубиси моторс», лишь пятая среди японских компаний по количеству выпускаемых автомобилей (920 тысяч в год — на 30% больше, чем ВАЗ), привлекла внимание нашего журнала? И не служит ли эта статья полурекламой? Нет, интерес объясняется другим. «Мицубиси» — первая в Японии фирма, которая в 1917 году начала серийный выпуск легковых автомобилей. А потом... чего только она не делала. Дизельные грузовики и автобусы — с 1936 года, авиамоторы — с 1938-го, истребители «Зеро» — в 1939-м и «Рэйдэн» — в 1942-м, легкие танки «Ха-го» — с 1938 года. Потенциал одной из богатейших японских машиностроительных компаний огромен; он предопределил ее особую роль в автомобилестроении страны — роль первопроходца в области новых технических решений.

Сегодня, как подтвердила последняя выставка в Токио, эти решения подсказаны стремлением максимально удовлетворить не покупателя («вообще», а все более конкретные, узкие группы потребителей с их специфическими, порой трудно выполнимыми требованиями).

Начнем с прототипа машины MUM-500. Она создана специально для насыщенных транспортом мегаполисов: двухместная, очень короткая — 2570 мм, на 630 мм короче «Оки». По ширине «Мицубиси-MUM-500» одинакова с «Окой», но на 100 мм выше ее. Здесь водитель и пассажир сидят более вертикально, чем в «Оке», и, соответственно, занимают меньше места в длину. А габаритный радиус поворота просто изумляет — 3,6 м против 5 м у нашей «Оки».

MUM-500 очень легкая (450 кг) машина благодаря максимально простой конструкции. Например, странной формы стекла в дверях — раздвижные, скользят в направляющих, словно пластинки веера (чисто по-японски, не так ли?). Стеклоподъемников нет.

MUM-500 — переднеприводная модель, ее трехцилиндровый мотор рабочим объемом 500 см³ развивает 30 л. с. при 7000 об/мин. Поскольку в любом мегаполисе плотный транспортный поток постоянно пульсирует, приходится без конца переключать передачи. Чтобы избежать этого, MUM-500 оснащен трехступенчатой автоматической коробкой передач.

Фантастическое какое-то! Нет, в «Мицубиси» работают реалисты. Например, спортивный прототип «NXS», который компания демонстрировала осенью 1989 года на Токийской выставке, год



спустя начали выпускать серийно: японский «Феррари» получил индекс -3000GT.

Первые микролитражки модели A10 компания «Мицубиси» стала делать с 1959 года и эту линию продолжает до сих пор в семействе «Миника». Быть может, она получит дальнейшее развитие в MUM-500. А вот джипами компания заинтересовалась намного раньше, построив в 1935 году четыре экземпляра полноприводных легковых автомобилей (вроде нашего ГАЗ-61) для высших военачальников. Серийное производство джипов, да и то по американской лицензии, ей удалось наладить лишь в 1953 году. Сейчас «Мицубиси моторс» выпускает семейство популярных джипов «Паджеро» (в США их называют «Монтеро», а в Англии — «Сэгун»).

Но «Паджеро», показанный на выставке, ничего общего с ними не имел — хотя популярность серийной машины определено связана с успехами этого прототипа в труднейших состязаниях (он был победителем марафонов «Париж — Дакар», «Париж — Кейптаун»). Это специальный автомобиль для ралли-рейдов с мотором рабочим объемом 2199 см³ и мощностью 320—350 л. с. при 6000 об/мин: два распределительных вала в головке цилиндров, электронный впрыск, турбонаддув и четыре клапана на каждый цилиндр. Что еще примечательно в этом «Мицубиси» класса «ТЗ»? Трансмиссия с 12 передачами, 18-дюймовые колеса, независимая подвеска и дисковые тормоза всех колес, 400-литровый бензобак. Такой джип идет по шоссе со скоростью более 200 км/ч — самая быстрая реклама «Мицубиси».

Нынешний бум сбыта джипов в высоко развитых странах — не более чем каприз потребителя, своеобразная реакция на благополучные жизненные обстоятельства. Но и они не исключают ситуации,

когда действительно необходим автомобиль, способный пройти (пролезть, проплыть) где угодно. Оба эти назначения — джип-помощник и джип-игрушка — воплощают другие прототипы «Мицубиси».

«Фельд-Гард» («полевая стража») создан на базе узлов «Паджеро». Это полноприводная двухместная машина для спасательных команд в районах стихийных бедствий, для служб охраны природы. Форма нижней части кузова такова, что гидродинамическое сопротивление при движении по воде или болоту минимально. Большие 18-дюймовые колеса и малые свесы позволяют уверенно двигаться по пересеченной местности. Добавьте к этому лебедку, 10 передач в трансмиссии и возможность увеличить дорожный просвет на 80—100 мм. По габариту (да и по весу) «Фельд-Гард» близок к нашему УАЗ-3151, а вот мотор при том же рабочем объеме (2,5 литра) мощнее (105 л. с.), чем у российского джипа.

Другое направление — вездеход-игрушка — воплощено в экспериментальной модели «Линкс» (по-русски — рысь). По терминологии компании, это автомобиль для отдыха и развлечения, выездов на природу. Без верха, без модных, создающих комфорт систем, даже без ветрового стекла (его заменяют два прозрачных щитка), он оснащен всего двумя анатомическими сиденьями и защитной дугой. По мысли создателя, водитель и пассажир должны лучше ощущать окружающую природу (запах, шум, ветер) — примерно как ездоки на мотоцикле.

На «Линксе» можно ездить и по городу: привод передних колес отключают, ведущими остаются лишь задние. Быстрее выбирать на природу, чтобы сделать нимки ста видов на Фудзияме, поможет 650-кубовый мотор мощностью 65 л. с. Чего только нет в нем: и турбонаддув,

В каких городах России обслуживают машины «Волво» и «Тойота»!

В России сейчас 23 станции, где производят обслуживание и ремонт машин этих марок. Сообщаем их телефоны (в скобках — код города).

«ВОЛВО». Москва (095), МТДС: 434-0160; 490-1171; 448-8035; 132-1301; 338-4690; «Ауто Клемерт» 975-2025; «Ин-депенденс» 181-0157; «ЛогоВАЗ» 209-6496; «ЛогоВАЗ Аутотемп» 952-1011; «ЛогоВАЗ Автовит» 299-8132; С.-Петербург (812), «Свед Кар» 586-7718; «Инавтосервис» 298-3910; «Свед Мобил» 225-4051; Мурманск (815), «Релакс» 64-522.

«ТОЙОТА». Москва (095), «Тойота АСТО» 448-3671; С.-Петербург (812), «Тойота ПЛТ» 101-5213; Пермь (3422), «Тойота Тозма» 27-9898; Кемерово (3842), «Тойота Облкемеровоуголь» 25-8798; Иркутск (3952), «Тойота Байкалит» 42-7190; Хабаровск (4212), «Тойота Амур» 55-2830; «Тойота Дальлеспром» 33-0896; Владивосток (4232), «Тойота Асфи» 29-5881; Находка (42366), «Тойота Диттола» 4-4877.

В какой литературе можно найти практические советы по безопасному управлению автомобилем!

На эту тему русскоязычных книг вышло мало, причем почти все — переводные. Они уже стали библиографической редкостью, но в библиотеках их можно найти. Назовем эти книги:

3. Трейбал. Искусство вождения автомобиля (пер. с чешского). Прага, издательство «Наше войско», 1960.

В. Рыхтер. Советы опытного водителя (пер. с польского). Москва, Транспорт, 1974.

К. Жирондо. Безопасность движения: прошлое, настоящее, будущее (пер. с французского). Москва, Юридическая литература, 1983.

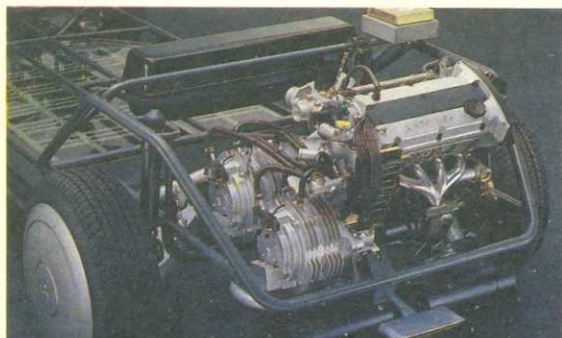
В. Иванов. Наука управления автомобилем (2-е изд.). Москва, Транспорт, 1977.

Давно ли Россия присоединилась к Международной конвенции об автомобильном движении!

Это произошло 11 октября 1909 года в Париже, на международной конференции по автомобильному движению.

Конференция выработала правила и положения, которые были призваны содействовать безопасности на дорогах, а также развитию международного автомобильного движения. Она также приняла положение о предупредительных дорожных знаках — их было установлено четыре: препятствие на дороге, поворот дороги, перекресток и проезд через рельсы. Все страны, принявшие Конвенцию, обязались выполнять ее предписания.

От России Конвенцию 85 лет назад подписал заместитель председателя Российской автомобильного общества (РАО) В. В. Свечин, избранный, кстати, одним из четырех вице-председателей конференции.



Два несерийных «Паджеро»: слева — «Фельд-Гард», справа — автомобиль класса «Т3» для ралли-рейдов.

«Мицубиси-ESR»: слева — общий вид, справа — мотор-генератор, установленный в хвосте машины.

и впрыск, и пять (размерами как грибы-опята) клапанов на каждый цилиндр.

«Рысь» выглядит плотно сбитой, и хотя по размерам не крупной нашей «Оки», весит немало — 750 кг. Необычно решен кокпит машины (см. первую страницу обложки) — словно в легком самолете. Нажал кнопку — из панели приборов между ветровыми щитками выдвинулся уклономер в блоке с альтиметром, очень нужная вещь при восхождении на Фудзияму». Две «головки» на консоли — оказываются, рычаги: передний переключает передачи в пятиступенчатой коробке, а задний отключает привод передних колес. И сквозь два ветровых щитка эта «Рысь» смотрит вперед, в будущее, готовая преодолеть любые подъемы и высоты.

Если «Линкс» экспонировался впервые, то экспериментальный «Мицубиси-HSR» за последние семь лет немало побывал на выставках. За это время он в четвертый раз изменил свой облик и содержание. На последнем, HSR-IV — компьютеризованная система контроля... машины за водителем. Она запоминает характер и скорость выполнения им каждой операции управления автомобилем и при необходимости корректирует их. Сигналы для такой коррекции подают лазерные радары, контролирующие дистанцию, датчики усталости, следящие за частотой моргания глаз, и другие приборы.

В зависимости от дорожных условий и манеры управления водителя HSR-IV сам находит наиболее удобные углы установки колес. Подобно HSR-I, у него четыре активных колеса — то есть полный привод и рулевое управление всеми колесами. Но еще удивительнее для нас дру-

гое: первый, HSR-I с четырьмя активными колесами фирма демонстраторвала в 1987 году, а сейчас таким устройством оснащают серийный «Мицубиси-Галант». Мы восхищаемся «интеллектом» концепт-кара HSR-IV и его радарам, но ведь они уже есть на серийном «Мицубиси-Дебонэр», выпускаемом с 1992 года.

И, может быть, вслед за HSR-IV скоро на конвейере появятся модели тоже без рычагов и педалей, управляемые лишь кнопками на руле!

Еще один концепт-кар «Мицубиси» удивлял зрителей на выставке в Токио — это ESR. Довольно большая четырехместная машина, весом 1650 кг. Ее особенность — гибридный силовой агрегат. Движение машине сообщает электромотор переменной частоты мощностью 70 кВт при 15 000 об/мин. Энергию он получает от блока из 28 щелочных аккумуляторов емкостью 90 А·ч, которые подзаряжает мотор-генератор. Он представляет собой двигатель внутреннего сгорания (4 цилиндра, 1500 см³, 29 л. с.), спаренный с генератором.

ESR — хорошо отбитаемый автомобиль с малым сопротивлением качению. Он может развивать скорость до 200 км/ч; довольно приемист. Но главное — слабо загрязняет окружающую среду. Важное достоинство, которое мы пока не вполне способны оценить.

«Линкс», HSR-IV, ESR — еще много других образцов готов открыть нам магический хрустальный шар. А российские машины? Может ли он показать нам экспериментальные образцы отечественных автомобилей? Попробуем. Но... В следующий раз.

Л. ШУГУРОВ



Лучшее средство защиты автомобиля от угона — не покупать его. Этот шуточный совет в наши дни, пожалуй, можно воспринимать всерьез. Преступники настолько обнаглели, что крадут машины среди бела дня: оставил на пару минут у магазина, а четырехколесного сокровища и след простыл. Воруют не только у простых смертных, но и у сильных мира сего. Сегодня в розыске числится 200 тысяч машин!

Как справиться с угонной эпидемией, охватившей наши города и веси! Этому был посвящен «круглый стол» редакции, за которым собрались люди, так или иначе с этой проблемой связанные. В дискуссии участвовали: от ГУ ГАИ МВД России начальник отдела розыска Евгений Михайлов и его коллега по отделу пропаганды Станислав Яблочкин, от УГАИ Москвы — заместитель начальника Александр Ляхов, начальник отдела розыска Николай Устинов и сотрудник отдела пропаганды Андрей Щавелев, юрист Леонид Ольшанский — руководитель консультации по социально-правовым вопросам, Сергей Белов — президент фирмы «Автоспорттехника» [она занимается установкой и продажей противоугонных систем], Наталья Рогожина — коммерческий директор фирмы «Текком», выполняющей маркировку автомобилей, и Игорь Талицкий — президент Русской страховой компании. Вел заседание «круглого стола» главный редактор «За рулем» Петр Меньших.

Много ли угоняют? Исчерпывающий ответ на этот вопрос — в таблице с информацией по кражам и угонам в России за последние четыре года: почти 417 тысяч краж и 250 тысяч угонов. Страшные цифры! Правда, крадут автомобили не только у нас, но и в, казалось бы, благополучных странах. В Великобритании в 1990 году было похищено 26,5 машины на каждую тысячу зарегистрированных, во Франции и Италии — чуть больше 11, в США — 8,5, в Нидерландах — 6, в Германии — 2 машины. Можно привести примеры и в абсолютных числах. За первое полугодие 1992 года в Германии исчезло 63 тысячи автомобилей, а к началу 1993 года число краж превысило 100 тысяч. Однако то, что и в других странах крадут много, — слабое утешение.

ЭКСТРАСЕНС ПРОТИВ УГОНЩИКОВ

КРУГЛЫЙ
СТОЛ «ЗР»

Увеличение у нас в последнее время числа краж и угонов не случайность. Сказывается, конечно же, общий рост преступности в стране, хотя есть и другие причины. И среди них — обеспечение охраны автомобиля. Понятно, машину лучше хранить в гараже, с этим никто не спорит, но построить их для всех желающих нереально. Поэтому первое, что приходит на ум владельцам автомобилей, — оснастить их противоугонным устройством.

Противоугонные системы. Это одна из возможностей значительно усложнить жизнь автомобильным вора, но только тогда, когда устройства эти совершенны. Без них преступники очень высокой квалификации откроют дверцу за 20 секунд, заступят двигатель — за 14, разблокируют рулевое колесо — за 16, отсоединят крюк, крепящий руль и педаль, — за 5. К сожалению, не каждый может себе позволить противоугонную систему типа «Сиккура» (см. ЗР, 1994, № 3) — цены кусаются — до 450 долларов США.

Среди клиентов фирмы «Автоспорттехника», устанавливающей итальянскую сигнализацию с несколькими степенями защиты, владельцев «жигулей», «москвичей» и других отечественных авто — не более 30%. Остальные — хозяева дорогих иномарок. Установив систему, они убавляют головную боль не только себе, но и милиции. Вообще же, сейчас готовятся Правила ЕЭК ООН (они должны быть введены в 1995—1996 гг.), согласно которым на все выпускаемые автомобили заводы должны ставить защитную охранную систему. И ведущие автомобильно-строительные компании готовятся к этому. А пока работа владельца о безопасности своей машины поощряется во многих европейских странах: если на автомобиль установлена надежная сигнализация, страховая компания при заключении договора дает скидку до 10%! В России, к сожалению, такое не принято, а обращения фирм, устанавливающих противоугонные устройства, в страховые компании результатов не дали.

Маркировка автомобилей. Если автомобиль угнали, то его приходится искать. У нас по России раскрывается приблизительно 20% краж и 60% угонов. Показатели не ахти какие. Значительно облегчить работу милиции, а вора усложнить продажу краденного могла бы заводская маркировка деталей автомобиля. За рубежом это, как правило, 12—16 точек, а у нас две — кузов да двигатель. Нынешним кулибинским изменить их — не проблема. Попытки ГАИ добиться, чтобы заводы увеличили количество маркировок, наталкивались на один ответ: нетехнологично, дорого и потому невозможно. Комментарий, как говорится, излишни.

Может быть, положение изменится, если будет принят новый ГОСТ, разра-

батываемый в настоящее время с участием ГАИ. Кстати, дополнительно маркировать машины при регистрации, по желанию владельца, собираются московская ГАИ (автоинспектор будет знать, на какие места при осмотре обращать внимание). И еще одно важное сообщение. Госавтоинспекция подготовила проект постановления Правительства России об обязательной установке на автомобиль заводом-изготовителем эффективного противоугонного устройства, как того будут требовать в скором времени Правила ЕЭК ООН. Сейчас идет детальная проработка этого проекта заинтересованными министерствами и ведомствами.

Независимо от этого и не дожидаясь, пока заводы раскатаются, уже маркируют автомобили всем желающим несколько фирм, одна из них «Текком» (о ее работе журнал рассказывал в № 12 за 1992 г.). После того, как на машину наносят неудаляемый код, информация о ней заносится в банк данных, что облегчает поиск украденных автомобилей. Однако единого для всех маркировщиков информационного компьютерного пространства, увы, пока нет. Появился оно — эффективность системы маркировки стала бы намного выше.

Страхование. Оно способно значительно снизить ущерб, прежде всего материальный, при краже автомобиля, что, кстати, за рубежом давным-давно в порядке вещей. Если угнанная машина застрахована, — получи денежки и покупай новую. Дальше с воров будут разбираться правоохранительные органы. У нас же страховые фирмы, по существу, отказываются от автомобилистов, не хотят иметь с ними дела. Многие вообще прекратили («временно») страховать автомобили «повышенного риска» — дорогие иномарки и престижные у нас «восьмерки» и «девятки». Русская страховая транспортная компания, например, страховала все автомобили без исключения, пока в прошлом году на следующий же день после оформления договоров не



ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на стр. 42





ТЕМ, КТО ЕДЕТ НА УКРАИНУ

Каким бы ни был политический климат во взаимоотношениях между Россией и Украиной, не прерываются их экономические, торговые, культурные связи, контакты между людьми, а вместе с тем и поездки из одной страны в другую на автомобилях.

Российским водителям, собирающимся на Украину, наверняка будет полезной информация о новых ПДД нашего соседа и состоянии двух первостепенных трасс.

ПРАВИЛА ПОХОЖИ, НО ВСЕ ЖЕ...

Правительство Украины ввело в действие национальные Правила дорожного движения. Они достаточно близки к Правилам РФ, но имеют ряд немаловажных отличий. Ну, во-первых, по скоростным режимам. Вне населенных пунктов разрешены следующие скорости движения: автобусам, за исключением микроавтобусов, легковым автомобилям с прицепом и мотоциклам — не более 80 км/ч; транспортным средствам, которыми управляют водители со стажем до двух лет, — не более 70 км/ч; грузовым автомобилям, перевозящим людей в кузове, — не более 60 км/ч; прочим транспортным средствам: на автомагистралях — не более 130 км/ч, на дорогах для автомобилей — не более 110 км/ч, на остальных дорогах — не более 90 км/ч.

Важно знать также, что с 1 октября по 31 марта на всех транспортных средствах во время движения должны быть круглосучно включены ближний свет или противотуманные фары.

Новые Правила обязывают водителей, причастных к ДТП, «до проведения медицинского осмотра не употреблять без назначения медицинского работника алкоголь, наркотики, а также лекарственные препараты, изготовленные на их основе (кроме входящих в состав официально утвержденной аптечки)». Это требование возникло в связи с «маленькими хитростями» нетрезвых водителей, которые, совершив ДТП, демонстративно пили спиртное — якобы для снятия стресса.

В разделе 2 Правил зафиксированы не только обязанности, но и права во-

Параметры	I	II	III	IV	V
Число полос движения	4,6 или 8	2	2	2	1
Ширина полосы движения, м	3,75	3,75	3,5	3	—
Ширина обочины, м	3,75	3,75	2,5	2	1,75

дителей. В частности, водитель имеет право: знать причину остановки транспортного средства лицом, осуществляющим надзор за дорожным движением, а также его фамилию и должность; на возмещение убытков, причиненных вследствие несоответствия состояния автомобильных дорог, улиц, железнодорожных переездов требованиям безопасности движения; получать необходимую помощь от должностных лиц и организаций, участвующих в обеспечении безопасности дорожного движения.

Значительно уже, чем в российских Правилах, круг должностных лиц, которым водитель обязан представлять транспортное средство, — в него не входят сотрудники госбезопасности, налоговой полиции и дружинники.

В БЛОКНОТ ШТУРМАНА (магистраль М-17 и М-20)

Обе эти дороги М-20 (Санкт-Петербург — Киев — Одесса) и М-17 (Киев — Чоп) весьма важны для Украины, так как связывают ее с морем и с Западом. В их реконструкцию, несмотря на глубокий экономический кризис, вкладываются большие средства.

Через несколько лет движение по этим дорогам должно стать достаточно безопасным, но пока что в связи с «кусочным» характером реконструкции оно грозит водителям неприятными неожиданностями. Надеемся, что публикуемая информация поможет их избежать. Приведенные данные, сообщенные департаментом автомобильных дорог Минавтотранса Украины, сохраняют актуальность не только в 1994 году, но в значительной мере и в следующем.

Сначала небольшая справка. Согласно

нормативным документам, дороги бывшего СССР делятся с учетом их пропускной способности на пять категорий (I категория — проезд не менее 14 000 автомобилей в сутки, V категория — до 200). Из требуемой пропускной способности вытекают геометрические параметры дорог, некоторые из них приводим в таблице.

Дорога М-17 (Киев — Чоп)

Отсчет километров ведется от Киева. До Житомира (138-й км) — I категория.

На 125-м км начинается обход Житомира справа (с севера). Дорога здесь II категории, но в хорошем состоянии. Воспользовавшись ею, экономим время.

За Житомиром до Ровно (312-й км) — I категория. Затруднения на этом перегоне: движение через Новоград-Вольнский (224-й км) и через железнодорожный переезд в конце города, а также движение через города Корец (249-й км) и Ровно. Обходы Н-Вольнского, Корца и Ровно строятся, но будут закончены не ранее 1996 года.

За Ровно до 329-го км — I категория.

329—341: II кат. Идет реконструкция II → I. Работы ведутся параллельно действующей дороге, но необходимо повысить внимание, так как рядом движется строительная техника, ходят люди.

341—354: II кат.; 354—355: I кат.; 355—357: II кат.; 357—369: I кат.; 369—377: II кат.; 378—392: I кат.; 392—430: III (I) категория.

430—436: III кат. Идет реконструкция III → I. Работы ведутся параллельно действующей дороге, скорость движения ограничена.

436—469: II кат.
469—473: II кат. Паралл. реконструкция II → I.

473—486: II кат.
486—489: II кат. Паралл. реконструкция II → I.

489—522: II кат.
522—547: обход Львова с юга, дорога I категории.

547—599 (Стрый) — II кат. На участке 564—567-го км параллельно ведется реконструкция II → I.

За Стрыем до 780-го км — II кат.
780—783: реконструкция II → I в районе пос. Солотвино; объезд.

Далее до Ужгорода (810) и до Чопа (834) — II категория. На участках 789—791-го км и 832—834-го км параллельно ведется реконструкция.

Рекомендуется составить график движения таким образом, чтобы участок Ровно—Чоп проехать в светлое время суток. Однако и днем частые изменения условий движения требуют от водителя повышенного внимания и осторожности.

Дорога М-20 (Санкт-Петербург — Киев — Одесса)

По территории Украины проходит с 990-го км (отсчет километров от С.-Петербурга) по 1666-й км.

990—1042: II категория. На 1025-м км (Репки) соблюдать особую осторожность: строится путепровод, скорость ограничена.

1042—1178 (Бровары): I кат. Чернигов (1057-й км) обходим справа, с запада.

В Броварах с 1178 по 1183-й км днем в часы пик — частые пробки.

1183—1191: I кат.

1191—1212: проезд через Киев.

За Киевом до Белой Церкви (1280-й км) едем без проблем: отличная дорога I категории.

1280—1344 (от Б. Церкви до Жашкова): самый неудобный и опасный отрезок дороги.

На всем его протяжении ведется реконструкция, ехать приходится «змейкой»; в темное время суток рискуете попасть на полосу встречного движения или в кювет.

1344—1399: II кат.

1399—1404 (Умань): I кат.

1404—1596 (Краснознаменка): II кат. На участках 1503—1505-го км и 1514—1520-го км параллельно, справа по ходу, ведется реконструкция II → I.

1596—1600: I кат. («Две минуты по Калифорнии», — говорят одесские шутники о таких коротких отрезках хорошей дороги).

1600—1609: II кат.

1609—1646: I кат.

1646—1649 (район Хаджибейского лимана): II кат.

Необходима особая осторожность — идет интенсивная реконструкция, строительство путепровода через лиман.

1649—1666 (Одесса): I кат.

Кроме затруднений, на трассе есть и удобства.

На 1123-м км в районе старинного города Козельца Черниговской области действует комплекс дорожного сервиса «Козелец» с гостиницей на 60 мест. Места можно заказать по телефону (04646) 4-26-03.

На 1406-м км возле г. Умани Черкасской области — КДС «Уманский» с гостиницей на 73 места. Тел. (04744) 5-20-79.

На 1512-м км в Одесской области — КДС «Любашовка» с гостиницей на 150 мест. Тел. (04864) 9-16-35.

Л. САПОЖНИКОВ,
Е. ПИВОВАРОВ

г. Киев

**У вас есть автомобиль
и вас интересует все,
что связано
с миром моторов?**

Слушайте радио

За рулем

**каждую субботу в 8.35
на радиостанции "Маяк"**

На вопросы читателей отвечают адвокат Л. ЧЕЛЯПОВ и руководитель консультации по социально-правовым вопросам Л. ОЛЬШАНСКИЙ.

В позапрошлом году в журнале мы прочли ваше разъяснение о том, что при ремонте машины, попавшей в ДТП, не учитывается процент ее износа: виновный обязан отремонтировать автомобиль пострадавшему с использованием новых запчастей. Наш ВАЗ-2101 1973 года выпуска попал в аварию в 1992 году, а в 1993-м суд признал нас потерпевшими. Но виновные не желают возмещать нам ущерб полностью, соглашаясь оплатить запчасти только частично. По непонятной причине 68,4 % стоимости нужных для ремонта запчастей они отвергают. Подскажите, что делать!

г. Керчь,

Аджимушкая

Семья ЮНАШКЕВИЧ

Видимо, вы не совсем правильно восприняли информацию, касающуюся определения процента износа механизмов, агрегатов и деталей автомобилей, бывших в эксплуатации до момента ДТП. До настоящего времени не существует законодательной экспертной методики, позволяющей определить в процентном отношении, насколько износилась та или иная деталь машины.

Однако некоторые коммерческие СТОА определяют материальный ущерб попавших в аварию машин индивидуальных владельцев по новой, оригинальной методике, позволяющей учитывать (естественно, тоже весьма условно) процент износа. Но суть этой методики в настоящее время является предметом полемики специалистов в области автотехнической экспертизы и юристов.

Считаю, что при отсутствии объективных аргументов у ответчика по вашему делу его утверждения, касающиеся процента износа деталей вашей машины, безусловно, могут быть оспорены. Тем более, что процент износа машин гаражного хранения вообще может быть условно определен только на основании скрупулезного осмотра специалистами — оценщиками СТОА.

В нашем институте подготовка водителей категории «С» входит в программу. Мой товарищ, управляя учебным автомобилем во время практических занятий по вождению на улицах города, попал в ДТП и был признан ГАИ виновным, а суд обязал его возместить причиненный ущерб. Пробу разъяснить, кто же в данном случае должен платить — обучаемый или инструктор, который находился рядом!

г. Челябинск

С. КРАВЧУК

Ни тот, ни другой. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности — автомобилем, в соответствии со статьей 454 ГК РСФСР несет его владелец, то есть вы.

У нас в Приморье не хватает металлических «номеров», поэтому при регистрации машины выдают бумажные. Однако сотрудники ГАИ нас останавливают и налагают административные взыскания.

Плюс к тому теперь за любое нарушение, например за перегоревшую лампочку, нельзя уплатить штраф на месте: водительское удостоверение изымают и пересылают по месту регистрации автомобиля. Чтобы вернуть «права», проходишь через массу унижений, многократно тратишь время на поездки в ГАИ, деньги на бензин.

Сейчас у нас начинается обмен бумажных «номеров» на металлические. И снова требуют деньги. По какому закону мы должны платить второй раз за выдачу «номеров»!

Приморский край,
Спасский район,
с. Красный Кут

А. КОЗОРЕЦ

Бумажные «номера» вам выдали в ГАИ. Поэтому вы за них никакой ответственности не несете, и наказывать вас не имеют права.

К сожалению, по Закону от 24 декабря 1992 г. водительское удостоверение изымается в качестве залога до уплаты штрафа. Это противоречит Закону РФ «О залоге» (подробно журнал писал об этом в № 5 за 1993 г.), и теперь остается только надеяться, что вновь избранная Государственная дума отменит эту нарушающую права граждан норму, рожденную в недрах аппарата ГАИ.

Повторное взимание с водителей денег за обмен «номеров», на наш взгляд, незаконно. Обмен — это услуга, а по гражданскому законодательству услуги оказывают только по взаимному согласию сторон и они не могут носить принудительного характера. Поскольку инициатором данной акции является ГАИ, она и должна полностью нести расходы, а не перекладывать их на водителей.

Вправе ли инспектор ГАИ изымать водительское удостоверение или арестовывать автомобиль лишь потому, что водитель управляет транспортным средством на основании доверенности, выданной военнотранспортным и заверенной командиром воинской части!

г. Екатеринбург

В. ШАДРИН

Инспектор, поступивший так, нарушает права граждан.

Во-первых, никто не отменял Инструкцию о порядке удостоверения завещаний и доверенностей командирами (начальниками) воинских частей, соединений, утвержденную министром юстиции СССР и приказом МО СССР № 170 от 2 июня 1983 г.

Во-вторых, такие действия инспектора прямо противоречат статье 65 Гражданского кодекса РСФСР.



Редакция продолжает публиковать комментарий к российским Правилам дорожного движения, вступающим в силу с 1 июля с. г. В этом номере заместитель начальника НИЦ ГАИ МВД России М. АФАНАСЬЕВ разъясняет особенности трех разделов нового документа: «Сигналы светофора и регулировщика», «Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки» и «Начало движения, маневрирование».

О СИГНАЛАХ, ЗНАКАХ АВАРИЙНОЙ ОСТАНОВКИ И НАЧАЛЕ ДВИЖЕНИЯ

Красный, желтый, зеленый. Что к этому добавить? Тем не менее раздел ПДД «Сигналы светофора и регулировщика» дополнен рядом нововведений. Прежде всего обратимся к светофорам без дополнительных секций, регулирующих движение в определенных направлениях. До сих пор на линзы круглых сигналов красного и желтого цветов наносили черные контурные стрелки, а зеленый сигнал был выполнен в виде зеленой стрелки на черном фоне.

Напомню, что стрелки на красном и желтом сигналах информируют о том, какое направление регулирует данный светофор, а зеленый сигнал (в виде стрелки) разрешает движение в этом направлении.

Согласно новым российским Правилам дорожного движения, вместо сигналов с черными контурными стрелками теперь будут применяться сигналы в виде стрелок красного и желтого цветов, то есть у светофора будут красная, желтая и зеленая стрелки. Конечно же, переоснащение светофоров потребует времени, поэтому пока будут приме-



няться как старые, так и новые сигналы.

Редко применяемый, но предусмотренный Правилами реверсивный светофор теперь может быть дополнен желтым сигналом в виде стрелки, указывающей, в какую сторону должно перестроиться транспортное средство, освобождая реверсивную полосу перед предстоящей сменой сигналов. Ну, это, как говорится, задел на будущее, когда для лучшей организации движения у нас появятся больше реверсивных полос. Впрочем, как и новых светофоров, сигналы которых выполнены в виде силуэта велосипедиста (красный сигнал запрещает, а зеленый — разрешает дви-

жение). Кстати, для регулирования движения этого экологически чистого и полезного для здоровья транспорта может использоваться светофор уменьшенного размера (диаметр круглого сигнала 100 мм) с дополнительной табличкой белого цвета (размер 200×200 мм) и изображением велосипеда черного цвета.

И наконец, еще одно нововведение, касающееся светофоров — бело-лунный медленно мигающий сигнал, который разрешает движение через железнодорожные переезды. Он включается только тогда, когда гарантируется безопасное движение через переезд. Безусловно, это облегчит водителю решение известной дилеммы: ехать или не ехать через пути?

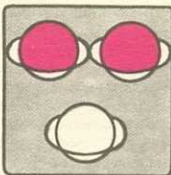
Важно помнить, что железнодорожный переезд становится нерегулируемым при выключенных бело-лунном и красных мигающих сигналах светофоров. В этом случае движение через него разрешается, если, конечно, в пределах видимости нет поезда (локомотива, дрезины).

томобиль (мотоцикл), либо с помощью громкоговорящей установки, в том числе и с движущегося патрульного автомобиля.

В последнем случае указание об остановке должно быть четким и ясным, например: «Водитель автомобиля «Волга», регистрационный знак «И 24-68 МК», остановитесь справа на обочине!»

Неподчинение требованию об остановке влечет серьезные санкции: штраф в размере от трех до пяти минимальных размеров оплаты труда, либо лишение права управления транспортными средствами на срок от двух до трех лет, либо исправительные работы на срок от одного до двух месяцев с удержанием 20 % заработка, а в случае, если по обстоятельствам дела применение этих мер будет признано недостаточным, — административный арест до 15 суток.

«Применение аварийной сигнализации и знака аварийной остановки» — так называется следующий раздел ПДД. Раньше его не было, теперь же, учитывая особую



Светофор для регулирования движения в определенных направлениях.

Светофоры реверсивные: без желтой стрелки и с ней.

Светофор для регулирования движения через железнодорожный переезд с белолунным медленно мигающим сигналом.



Несколько слов об ответственности за нарушение требований сигналов светофора, в том числе и на железнодорожных переездах. Водитель, который проигнорирует запрещающий сигнал, наказывается по статье 115 Кодекса РСФСР об административных правонарушениях (КоАП): его ожидает штраф в размере от 0,2 до 2 минимальных размеров оплаты труда.

Российские Правила официально узаконили и четко регламентируют уже давно получивший широкое распространение на практике сигнал регулировщика об остановке транспортного средства. Сигнал подается рукой, обязательно направленной на ав-

тальность проблемы, было решено собрать воедино все относящиеся к ней требования. Отныне водители наряду с включением аварийной сигнализации обязаны выставлять знак аварийной остановки или красный мигающий фонарь при дорожно-транспортном происшествии в случае вынужденной остановки в местах с видимостью дороги менее 100 м хотя бы в одном направлении, а также там, где остановка запрещена или транспортное средство не может быть своевременно замечено другими водителями.

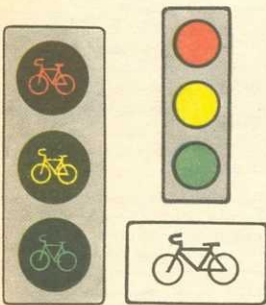
Кроме того, Правила требуют теперь при отсутствии или неисправности аварийной сигнализации закреплять знак аварийной остановки на зад-

ней части буксируемого автомобиля.

Следующий комментируемый нами раздел «Начало движения, маневрирование» был и в старых Правилах, но в нем появились изменения. Пункт 8.5 предписывает (а не допускает, как это было ранее) выполнять левый поворот или разворот только с трамвайных путей попутного направления, если они расположены слева и при условии, что знаки 5.8.1 «Направление движения по полосам» или 5.8.2 «Направление движения по полосе» не предписывают иной порядок движения.

Если же эти знаки установлены, то поворачивать налево или разворачиваться надо с полосы проезжей части, расположенной правее трамвайных путей. Естественно, что поворот в этом случае возможен лишь тогда, когда состояние покрытия и самих трамвайных путей допускают движение по ним. В противном случае поворот с них должен быть запрещен знаками

Светофоры для регулирования движения велосипедистов.



5.8.1 или 5.8.2. Иногда с учетом принятой организации движения на перекрестке могут быть установлены предписывающие знаки 4.1.1 «Движение прямо», 4.1.2 «Движение направо» или 4.1.4 «Движение прямо или направо» либо запрещающие 3.18.2 «Поворот налево запрещен» и 3.19 «Разворот запрещен», исключающие движение по трамвайным путям.

Санкции за неправильный поворот или разворот на улице с трамвайными путями определяются частью первой статьи 115 КоАП (несоблю-

дение требований дорожных знаков и нарушение правил расположения транспортных средств на проезжей части) или частью второй этой же статьи (нарушение правил разворота) и предусматривают, соответственно, предупреждение либо штраф в размере до 0,2 минимального размера оплаты труда или штрафа от 0,2 до 0,5 минимального размера оплаты труда.

Рассматриваемый раздел дополнительно запрещает разворот рядом с остановочными пунктами маршрутных транспортных средств. Естественно, это касается только дорог без разделительной полосы и без сплошной осевой разметки.

Протяженность зоны запрещения разворота Правилами не определена. Однако водителям рекомендуется по аналогии с п. 12.4 Правил считать эту зону равной 15 м от границ остановочной площадки, а при ее отсутствии — 15 м в каждую сторону от указателя остановки маршрутных транспортных средств или такси.

Нарушение этого требования Правил может обойтись водителю в сумму от 0,2 до 0,5 минимального размера оплаты труда.

Важное нововведение этого раздела — перечень мест, где запрещено движение задним ходом. Это было явным упущением союзных Правил, разрешавших выполнять такой маневр даже на перекрестках, пешеходных переходах, в зоне остановок. Теперь на задний ход наложено табу на любых перекрестках и в местах, где запрещен разворот по п. 8.11 Правил (на пешеходных переходах, в тоннелях, на мостах, путепроводах, эстакадах и под ними, на железнодорожных переездах, в местах с видимостью дороги хотя бы в одном направлении менее 100 м, в местах расположения остановочных пунктов).

Нарушение установленного порядка движения задним ходом квалифицируется Кодексом как нарушение водителями иных правил дорожного движения (статья 115, часть четвертая) и влечет за собой предупреждение.

СТРАХОВАТЬ ИЛИ НЕ СТРАХОВАТЬ?

Экономические передряги коснулись всех сторон нашей автомобильной жизни, включая и страхование. Инфляция делает невозможным полноценное возмещение ущерба в случае аварии или кражи автомобиля. На полученные гроши невозможно ни отремонтировать, ни купить, поэтому большинство автолюбителей отказались от страхования своих машин. Это с одной стороны. А с другой — многие страховые фирмы вообще перестали обслуживать автовладельцев: им это просто невыгодно. И все же вопрос «страховать или нет?» не потерял своей актуальности. Мы решили побывать в страховых компаниях, еще работающих с автолюбителями. Из нескольких выбрали две — государственную «Росгосстрах-Стинвест» и акционерную «АстроВАЗ», где постарались выяснить условия страхования автомобилей.

В «Росгосстрахе-Стинвест» принимают на страхование легковые, грузовые автомобили, автобусы и другую моторизованную технику, принадлежащую как гражданам РФ, так и иностранцам, а также тем, кто гражданства не имеет. Кроме машины, можно застраховать водителя и пассажиров (по числу посадочных мест), а также дополнительное оборудование и принадлежность.

Сам автомобиль страхуется от следующих, употребляя профессиональное выражение, видов риска:

а) хищение, угон или попытка совершения подобных действий, куда входит и хищение его частей и принадлежности;

б) повреждение машины или ее частей, деталей, принадлежностей в результате ДТП, самовозгорания во время движения;

в) стихийные бедствия, к которым причисляются пожары, взрывы, удары молнии, ливни и т. д.;

г) умышленные или неосторожные действия третьих лиц.

В общем, ничего нового и оригинального. Для оплаты страхового взноса существуют тарифы, установленные в процентах от страховой суммы: по риску «а» — 4%; по «б» — 3,5%; по «в» — 0,5%; по «г» — 1%; по всему пакету рисков — 6%.

Формально «Стинвест» страхует и иномарки, причем только по всему пакету рисков с тарифом в 9%. На самом же деле в страховании этих дорогих у нас машин (как, впрочем, и престижных отечественных «девяток» и «восемьмерок») обычно отказывают, считая вероятность их угона слишком большой.

Страховая сумма зависит от стоимости автомобиля на момент заключения договора с «Росгосстрахом» и определяется экспертом компании. Но так как в условиях инфляции цены на автомобили постоянно растут, то их ежемесячно пересматривают, и, если клиенты хотят, чтобы сумма выплаты в случае наступления страхового события более или менее соответствовала реальной потере, им придется вносить соответствующие коррективы в договор — «добраховать» свою машину, доплачивая разницу. Это и накладно, и достаточно хлопотно. О сроках же выплаты возмещения здесь достаточно умалчивают...

А что же нам может предложить негосударственная сфера? Выбранная нами компания «АстроВАЗ» предлагает страхование автомобилей отечественного и зарубежного производства (но опять же кроме престижных авто) по следующим видам риска: похищение или полное уничтожение; повреждение или похищение деталей; утрата товарной стоимости; причинение вашим автомобилем любого материального ущерба; простой транспортного средства в связи с аварией и неполучение в связи с этим дохода; несчастный случай в результате аварии.

При заключении договора представитель компании осмотрит автомобиль и согласует с клиентом условия. Стоимость машины оценивают на момент заключения договора, затем возможна ее регулярная переоценка. Тарифные ставки зависят как от срока эксплуатации, так и от марки автомобиля. Все машины разбиты на категории. К «малоугоняемым» отнесены «Москвич», ИЖ, ВАЗ-2101, -2102, -2103, ЗАЗ, ЛуАЗ, «Ока», РАФ, УАЗ, «Таврия». Тарифные ставки для них уменьшены до 1,5% стоимости, тогда как для других машин они составляют от 2 до 10%. Обычный срок договора — год.

При наступлении, как принято говорить, страхового события деньги должны быть выплачены в течение 72 часов с момента обращения, при этом, как подчеркнули представители компании, в девяти случаях из десяти справок из ГАИ не требуется.

Будете вы страховать машину или нет, решать вам. Если надумаете, то советуем обойти несколько занимающихся этим делом фирм, навести о них справки, собрать сведения и лишь затем принимать решение.

К. ВЛАДИМИРОВ

КОММЕНТИРУЕМ ПДД

были угнаны три застрахованные за валюту дорогостоящих «Мерседеса» (один из них стоил 60 тыс. долларов). Обращения в правоохранительные органы ничего не дали. Один «Мерседес», правда, нашли, но... с помощью экстрасенса.

Рентабельность страхования легковых автомобилей вообще невысока, но это во всем мире покрывается другими видами страховок, коммерческой деятельностью страховых фирм, которая для наших не разрешена.

А Васька слушает да... угоняет. Так можно перефразировать известную строку из басни И. Крылова применительно к сегодняшней ситуации. Действительно, наказания за угон с михотворны по сравнению с наносимым ущербом. Иногда и вовсе никакого. Пожурят и отпустят. Это отметили все участники круглого стола.

КРАЖИ И УГОНЫ В РОССИИ

Показатели	Годы					
	1987	1990	1991	1992	1993	
Количество зарегистрированных краж	25 277	89 545	107 329	123 362	96 583	
Процент раскрываемости	50,1	26,3	24,9	22,6	20,6	
Количество зарегистрированных угон	34 490	62 340	63 276	63 467	60 415	
Процент раскрываемости	54,1	51,1	55,0	40,5	57,7	

Ответственность наступает лишь в случае кражи — светит тюрьма, да и то краткосрочная. А за угон, как пел В. Высоцкий, ему не будет ничего. Поясним, что кража и угон — разные юридические термины. Кража — это когда доказано, что машину угнали с корыстной целью — для продажи. Представляете, сколько усилий надо потратить работникам милиции, чтобы не только выследить пропавший автомобиль, но и обязательно дождаться, когда его продадут. Естественно, что преступники, задержанные на угнанной машине (а они хорошо знают уголовный кодекс), заявляют, что взяли машину покататься, подругу подвезти, доехать до вокзала и т. д. Почти все участники дискуссии сошлись на том, что наказание за угон надо резко ужесточить и вообще не делать различия между кражей и угонком. Правда, уже подготовлен проект Закона «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс РСФСР и Уголовно-процессуальный кодекс РСФСР», в котором угон карается более суровым наказанием, вплоть до лишения свободы сроком до 5 лет, или исправительными работами до 2 лет, или штрафом в размере 50 МЗП. Не будем вдаваться в существо этих изменений, отметим только, что за рубежом посягнувшего на автомобиль ждет гораздо более суровое наказание, чем предусматривает у нас новый законопроект. Слишком снисходителен он к тем, кто считает возможным забраться в чужую машину, даже если это назвать угонком, а не кражей.

Куда смотрит милиция! Признаться это, отнюдь не риторический в данном случае вопрос волновал многих. Редакция имела кое-какой «угонный опыт»: в прошлом году совместно с работниками МУРА «угнали» свою собственную машину (см. ЗР, 1993, № 8). Тогда мы поняли, что шансов быть задержанным по горячим следам у угонщиков мало.

Наше сообщение, переданное по «02», вообще не дошло до постов ГАИ. И по сей день оперативность — слабое место в цепи розыскной работы.

Однако радуется хотя бы то, что создана, наконец, электронная база данных, по которой инспектор в течение нескольких минут может проверить, числится ли автомобиль в розыске. В нескольких городах внедряется противоугонная система КОРЗ, работает поисковая система «Крик», функционирует первая очередь заградительной системы, охватывающей 35 регионов России, а в Москве идет паспортизация стоянок — данные ее также заносят в компьютер. Все это дает какие-то результаты — найдены сотни разыскиваемых машин. Кроме того, с этого года выдается паспорт на новые транспортные средства. Он рассчитан на весь срок их службы, имеет несколько степеней защиты от подделки, в нем указываются все владельцы. Намного сложнее теперь

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 37.

Правильные ответы: 3, 5, 8, 11, 13, 15, 18, 21

Внимание! Напоминаем, что задачи и ответы даны в соответствии с новыми российскими ПДД, вступающими в силу с 1 июля 1994 года. Такое опоздание, как полагает редакция, пойдёт на пользу нашим читателям, помогая им лучше усвоить вводимые изменения.

I. При повороте на дорогу с реверсивным движением (на это указывает знак) необходимо вначале занять крайнюю правую полосу. Перестроение разрешается после того, как водитель убедится, что движение разрешается и по другим полосам (пункт 9.8).

II. Показанный на рисунке маневр по новым Правилам классифицируется как обгон, а обгонять безрельсовое транспортное средство разрешается только слева (пункт 11.2).

III. По Правилам разворачиваться теперь надо с трамвайных путей попутного направления. Однако если ширина проезжей части недостаточна, маневр разрешается выполнять от правого края проезжей части (пункты 8.5 и 8.8). Поэтому грузовой и легковой автомобиль разворачиваются в строгом соответствии с Правилами.

IV. После включения аварийной сигнализации следует незамедлительно выставить знак аварийной остановки (пункты 7.1 и 7.2).

V. Появление в Правилах нового понятия «Жилая зона» (знак в правом углу рисунка обозначает ее границу) накладывает на водителя дополнительные обязанности. Например, при выезде из жилой зоны водитель легкового автомобиля должен уступить дорогу другим участникам движения (пункт 17.3).

VI. Новые Правила существенно ужесточили требования к применению ремней безопасности. Инструктор в учебной машине вправе не пристегиваться, а водитель такси должен сделать это (пункт 2.1.2).

VII. Водитель не нарушил требования знака «Обгон запрещен», так как перестроился раньше. Что касается движения по левой полосе при свободной правой, то в населенном пункте это допускается. При выезде из него надо перестроиться на свободную правую полосу (пункт 9.4).

VIII. Стоянка на левой стороне такой дороги в населенном пункте разрешена легковым автомобилям и грузовым максимальной массой не более 3,5 т (пункт 18.1). Следовательно, водитель автопоезда Правила нарушил.

будет купить липовые документы. Словом, что-то движется, работа идет, но весь вопрос в том, насколько она способствует за ростом преступности. Всем хотелось бы, чтобы это шло пережающими темпами и лишило бы автомобильных воров свободы действий и безнаказанности. Чтобы можно было, увидев «хвост» похищенной машины, тут же сообщить об этом по «02» и быть уверенным, что автомобиль обязательно попадет в «противоугонные сети».

Не хотелось бы слышать в милиции привычное: «Ну что вы от нас хотите, если пожалели денег на установку сигнализации. Сами виноваты». Такое отношение правоохранительных органов вызывает отчаяние.

В самом деле, гаражей и стоянок на всех желающих не хватает, современные противоугонные системы не по карману, страховые фирмы от автоладельцев отказываются. Поэтому и собак огромных в салон сажают, и ток подводят к рулю и педалям, чуть ли не взрывчатку закладывают. Залез в машину, «передатку» включил и через 10 секунд... Но это шутка, а правда в том, что автовладелец в России остался один на один с угонщиками. И изменить положение можно только продуманными, целенаправленными совместными действиями. А это возможно, когда проблема будет, как говорили еще недавно, поднята на государственный уровень.

В осенние дни штурма Белого Дома в Москве резко снизилось число угонных машин, а 6 октября таковых вообще не было. Вряд ли стоит впрямь использовать такие методы для борьбы с автомобильными кражами, но задуматься над тем, как решить эту волнующую миллионы автомобилистов проблему, правительству и депутатам Думы стоило бы.

Записали Ф. ИЛЮХИН,
Н. ЩЕРБАКОВ

РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СИСТЕМА

Мы уже рассказывали о радиотелефонных системах "КАРТ", которые реализует акционерное общество "Конкорд". Сегодня — более подробная информация о модификации комплекса "КАРТ-4".

Эта система предназначена для фирм и организаций, заинтересованных в быстрой, оперативной связи.

Преимущество "КАРТ-4" перед другими подобными системами заключается в максимальном приближении к пользователю, он легко монтируется и не требует большого обслуживающего персонала. "КАРТ-4" ориентирован на регионы, где установка крупных систем нерентабельна, но требуется оперативная, надежная связь. Еще одно достоинство — возможность наращивания емкости системы от 16 до 64 абонентов.

"КАРТ-4"

ДЛЯ
ОФИСА,
МАШИНЫ,
ДАЧИ



Увеличение мощности, подключение новых абонентов осуществляют установкой дополнительных блоков, с помощью которых можно подключить до 128 абонентов.

Для кого-то покупка данного комплекса радиоаппаратуры станет долгосрочным источником доходов, так как выгодна в коммерческой эксплуатации. Использование комплекса городской телефонной станцией существенно поправит ее финансовое положение и увеличит рентабельность предприятий связи.

Покупатель всегда хочет знать, как выглядит продаваемая продукция. Изображение радиотелефонного аппарата вы видите на фотографии — он легкий и компактный. А центральное оборудование системы займет немного места. Оно состоит из двух стоек размером с обычный холодильник.

Радиотелефоны "КАРТ-4" можно установить как стационарно, так и в автомобиле. Вес аппарата небольшой. Его не трудно выни-

мать из машины и уносить с собой. Это, между прочим, очень важно в наше время, когда радиотелефоны пользуются большим спросом и многие бы хотели завладеть "КАРТОМ" незаконным путем.

Система имеет расширенные функциональные возможности: ограничение времени разговора отдельных абонентов, отключение отдельных абонентов без нарушения работы системы, автоматическое включение резервного приемопередатчика при отказе основного.

"КАРТ-4" хорош, прежде всего, тем, что его используют как для отдельных замкнутых служб (аварийных, ремонтных, строительных, охранных, медицинских), так и для обычных

телефонных разговоров. Система "КАРТ" незаменима, например, для деловых людей, благосостояние которых зависит от получения своевременной информации. "КАРТ" пригодится банкирам для организации выездных операционных залов. Ведь если подключить к радиотелефону компьютер, можно осуществлять платежи, не выходя из собственной машины. Надежная и быстрая связь, как воздух, необходима инкассаторским фирмам, так как в случае нападения сотрудники охраны смогут незамедлительно вызвать подмогу. Еще один показательный пример — применение системы вахтенными службами нефтяников, газовиков и геологическими экспедициями. Для них радиокомплект — единственная связующая нить с окружающим миром.

Практика показывает: "КАРТ" — наиболее надежная и эффективная радиотелефонная система в СНГ. Кстати, хотя "КАРТ" и довольно новая система, она с успехом работает в регионах России и странах Содружества. Совсем недавно ее установили в Полтаве. И отзывы потребителей свидетельствуют о высоком качестве комплекса.

Фирма "Конкорд" (представитель белорусского радиозавода "Спутник") гарантирует долговую и надежную работу всей реализуемой продукции, берет на себя сервисное обслуживание и принимает участие в долевом осуществлении проекта, если у заинтересованной организации нет средств на полную покупку и эксплуатацию системы.

АО "Конкорд" ищет заинтересованные организации, приглашает к сотрудничеству городских, районные и областные АТС для совместного создания и эксплуатации радиотелефонных систем на базе комплекса радиоаппаратуры "КАРТ-4".

Вас заинтересовала система "КАРТ", которую реализует фирма "КОНКОРД"? Звоните по телефонам: 233-07-81, 233-07-31 или приезжайте по адресу: 113035, Москва, ул. Пятницкая, 7.

РЕКЛАМНАЯ ПУБЛИКАЦИЯ



НЕ СПРАВИЛСЯ С УПРАВЛЕНИЕМ. ШИНЫ

Большая часть дорожно-транспортных происшествий, как мы знаем, происходит по вине водителя: «не справился с управлением», пишут в протоколах инспектора ГАИ. Ответ на вопрос, почему не справился, подразумевается: был нетрезв или просто недостаточно внимателен. Между тем первопричина ДТП очень часто — в техническом состоянии автомобиля, но указывают это лишь при очевидных неисправностях — разрушениях деталей или узлов, вызвавших аварию. А если они «просто» работают не так, как надо, то их никто и не винит. Хотя, например, вот эта машина не улетела бы в кювет, если бы в задней подвеске штатные пружины не заменили более жесткими от другой модели; а тот автомобиль развернуло на повороте, потому что амортизаторы давно не работают; третий вышел из повиновения, «обидевшись» на неподходящие шины, и т. д.

«Эх, если бы знал, чем это кончится!» — тяжело вздыхает иной водитель, оценивая убытки от аварии.

Мы решили помочь читателям, рассказав в серии бесед о «секретах» ходовой части. Сегодня разговор о шинах ведет инженер Э. КОНОП.

Казалось, журнал столько раз затрагивал эту тему, что все уже знают, какие шины и почему надо ставить вперед, а не назад, какое держать давление в них. Тем удивительнее, что вопрос о совместимости разных типов шин на одном автомобиле стал напоминать подводный камень, на который натыкаются даже авторы книг. Открыв книгу, рискуешь найти неверную или даже опасную рекомендацию.

Многие аварии случаются из-за потери автомобилем устойчивости или управляемости — нередко вследствие неудачного выбора шин. Дело в том, что под действием на машину боковой силы происходит так называемый увод шины, меняющий характеристики ее устойчивости. Это — тема сегодняшнего разговора.

Что такое устойчивость машины? Трамвай по-своему устойчив: как ни сталкивает его ветер, рельсы не дают укатиться в сторону. Но автомобиль к дороге не привязан, любой порыв ветра отклоняет его — только отпусти руль! Если машина норовистая, неустойчивая, она может вогнать в холодный пот и опытного гон-

щика. А для этого достаточно поставить на передок радиальные шины, а сзади — диагональные.

Здесь оговоримся: речь идет о заднеприводном автомобиле, «классическом».

Боковая сила возникает не только «по вине» ветра. Ее вызывают и поперечный уклон дороги, и ее неровности, и движение на повороте. В последнем случае это — центробежная сила. Разные силы, заметьте, могут действовать как врозь, так и совместно.

Итак, при порыве бокового ветра автомобиль немного наклонится и одновременно (если освободить руль) начнет сворачивать куда-то в сторону — либо «под ветер», либо ему навстречу. Что для нас хуже?

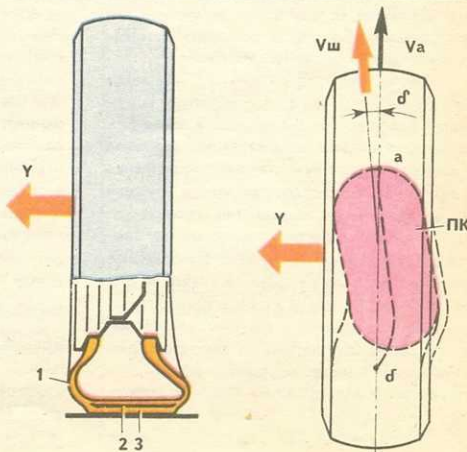
Вообразим порыв ветра справа и допустим, что автомобиль реагировал на него отклонением также вправо, навстречу ветру. В этом случае к силе давления ветра добавится центробежная. Их сумма, окажись она больше сил сцепления с дорогой, может вызвать занос машины, снос с дороги, опрокидывание. Если же автомобиль отклоняется влево, значит, центробежная сила направлена навстречу ветру — опасность входа в занос или опрокидывания намного меньше. Вероятно, вам уже ясно, что первый вариант возможен при условии, что ветер сносит заднюю ось автомобиля больше, чем переднюю. И чем сильнее порыв ветра, тем больше угол, на который развернется машина, тем энергичней ее рывок вправо. Но дополнительная центробежная сила не бездействует: в свою очередь, она еще больше «закручивает» начавшийся поворот... Это уже, как говорят, порочный круг — если вовремя не вмешаться в управление, можно «улететь» с дороги.

Вмешаться же надо тонко, грамотно, иначе машина с таким «норовом» может войти в опасный режим прогрессирующего раскачивания из стороны в сторону — и тут уж держись, шофер!

При втором варианте водитель легко,

Рис. 1. Деформация шины от боковой силы: 1 — боковина; 2 — брекер; 3 — протектор; У — боковая сила; V_a — направление плоскости симметрии шины; $V_{ш}$ — направление фактического движения колеса; δ — угол увода; а—б — траектория перемещения элемента протектора.

Пятно контакта шины с покрытием дороги в этом случае уже не похоже на правильный овал, скорее — на боб. Этот «боб» смещен в сторону и к тому же повернут на некоторый угол к плоскости симметрии шины — каждый элемент протектора (например, в точке «а»), входя в зону контакта, смещается затем по кривой линии в сторону, а выйдя из контакта, возвращается на свое место [точка «б»]. Фактическое направление качения шины [стрелка $V_{ш}$] не совпадает с плоскостью вращения колеса [стрелка V_a]. Угол между этими направлениями и называют углом увода шины.



не задумываясь, «держит» автомобиль на дороге, благо склонности к раскачиванию тот не проявляет даже при резких маневрах между дорожными выбоинами, при неблагоприятной погоде и так далее.

Иными словами, устойчивая машина при появлении возмущающей силы автоматически стремится уменьшить ее действие. А неустойчивая — усиливает. В этом главная разница между ними.

Большую роль играют здесь шины. Что испытывают они при появлении боковой силы, показано на рис. 1.

Заметим: боковому уводу активнее всего сопротивляется силовой пояс шины (брекер), находящийся под протектором. Силовой пояс напоминает обруч из специальной резины и особого кордного материала. Это главный элемент, поддерживающий заданную конструктором форму шины. В столь непопулярных у нас (и неспроста!) «металлокордных» шинах Ми-16, Ин-251, М-183, М-190, Бл-85 и т. д. силовой каркас самого брекера похож на сетку, выложенную из сплетенных в трюски стальных кордных нитей. При разрыве хотя бы одного трюсика равновесие напряжений в брекере нарушается, шина становится кривой, для эксплуатации непригодной. На отечественных дорогах это — обычное дело...

Боковая сила стремится изогнуть брекер в плоскости его наибольшей жесткости. Насколько ей это удается, зависит от качества брекера. У металлокордных шин он наиболее жесткий, поэтому даже максимально возможная боковая сила здесь не вызывает большого увода. У радиальных шин с брекером из текстильных нитей жесткость, как правило, меньше — отсюда и возможность большего бокового увода. В худшем положении с этой точки зрения — диагональные шины, конструкция которых обуславливает их повышенную податливость в боковом направлении, а стало быть, и большие величины увода. На наших малолитражках обычно применяются диагональные шины размером 6,15—13 или 6,45—13, например популярные у бывалых автолюбителей «москвичовские» шины М-145. В эту же компанию попадают и отечественные

шины с зимним рисунком протектора (типа «снежинка»), нередко даже шипованные. Последнее, кстати, не грех знать их владельцам и потенциальным покупателям.

Дело в том, что распространенное в наших краях сочетание «радиалок» впереди и «снежинок» сзади (вроде бы логичное для зимы!) приемлемо, в основном, на рыхлых, грязных, заснеженных дорогах, к тому же когда водитель не торопится. Потихонечку ехать можно... Но стоит оказаться под колесами твердому асфальту, как машина показывает свой норовистый характер: ездит по дороге, заставляя водителя то бледнеть, то краснеть. И не понимает он, что виновата всего лишь (!) комбинация шин.

Здесь единственно разумный выход — установить зимние шины на все колеса, что обеспечит и устойчивость машины, и ее безопасность в других случаях, например при разгонах, торможениях, на обледенелых поворотах.

Впреки бытующим представлениям, боковой увод шины мало зависит от толщины ее боковин, а тем более — бортов. Поэтому пусть вас не вводит в заблуждение знаменитая своей «дубовость» шина М-145 размером 6,45—13 — возможно, единственная по-настоящему годная для наших раздолбанных дорог. Но боковой увод у нее — будь здоров! Поставив эти шины сзади, а, например, Ми-16 впереди, вы получите массу ярких, хорошо если не ужасных, впечатлений.

Давление воздуха в шине, в зависимости от ее особенностей, тоже способно влиять на увод. Мы с коллегами, например, делали такой эксперимент. Давление в задних шинах снижали до 1,3—1,5 кгс/см², а в передних поднимали до 2 кгс/см² — и «Жигулей» на стандартных шинах Ми-16 начинали «ввинчиваться» в повороты, демонстрируя явную избыточную поворачиваемость. Получалось, увод задней оси становился существенно больше увода передней.

Увод зависит и от нагрузки на шину, а поведение автомобиля в целом — от ее распределения по осям. Перегрузка задней обычно тоже вызывает эффект «ввин-

чивания» на повороте, что вам должно быть понятно: увеличивается действие центробежной силы, приходящейся на задние шины, а отсюда — и реакция их.

Любопытно, что увод зависит и от глубины протектора. Последний, будучи эластичной связью между брекером и дорогой, вносит свою лепту (выступы протектора как бы перешагивают один за другой) — глубокий протектор увеличивает увод. «Лысая» шина на повороте оказывается жестче! (Вспомним, что увод — явление, не связанное с юзом шины или с ее пробуксовкой: он возникает именно при хорошем сцеплении шины с дорогой.)

Что происходит с автомобилем на повороте? Взгляните на рис. 2. Если шины «расставлены» разумно, то есть впереди, например, диагональные, а сзади — радиальные, то увод передних шин существенно больше (поэтому увод задних на схеме даже не показываем). Значит, поворачивая руль, водитель вынужден его слегка «перекручивать», чтобы результирующее действие шин позволило автомобилю вписаться в поворот, — необходимые положения руля любой водитель легко находит, так как машина устойчива. «Порочного круга» сил тут нет — они не могут нарастать самопроизвольно. Если водитель отпустит руль, машина дальше пойдет прямо, то есть, строго говоря, ее устойчивость не нарушится.

Иная картина, когда увод задних шин велик в сравнении с уводом передних. Если водитель, даже двигаясь прямо, отпустит руль, машина, будучи неустойчивой, может тут же отреагировать на самый незначительный дефект дороги, вилнув в сторону, и тут же появится центробежная сила, еще больше уводящая заднюю ось. Радиус поворота еще уменьшится, центробежная сила возрастет и... стоит ли продолжать? Дело идет к сносу с дороги, заносу и т. п.

Опытный водитель такую норовистую машину постоянно «ловит», не давая ее характеру по-настоящему проявиться, но дело это неприятное и порой очень опасное. Особенно на дорогах с грязным, скользким покрытием, где занос машины может возникнуть довольно быстро, справиться же с ним не каждый умеет даже на устойчивой машине! Вывести же из заноса и стабилизировать неустойчивую машину еще трудней.

О поведении машины в повороте полезно знать и вот что. При передаче силовой тягового усилия ее увод увеличивается, а при торможении — уменьшается. Дело в перераспределении нагрузки в пятне контакта. Поэтому, прибавив газ на повороте, вы усилите эффект «ввинчивания» машины в него, ускоряя переход к заносу. Это явление особенно опасно на машине, заведомо неустойчивой. Конечно, мастеру, умеющему использовать управляемый занос, все нипочем. А вы сумеете справиться?

Вернемся к ситуации, описанной вначале: езда прямо с порывом ветра справа. Если автомобиль устойчив (увод передних шин больше увода задних), проблем у водителя нет — ветер справа норовит отклонить такую машину влево, а водитель, немного повернув руль вправо, едет, куда ему нужно. И только. Как и в примере с поворотом, автомобиль не имеет причин для рыскания, раскачивания. (Еще лучше

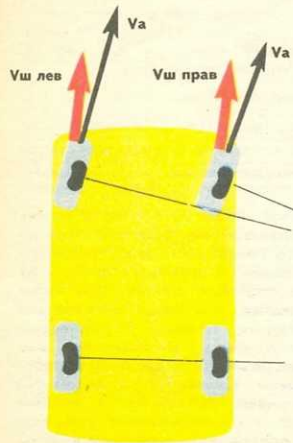
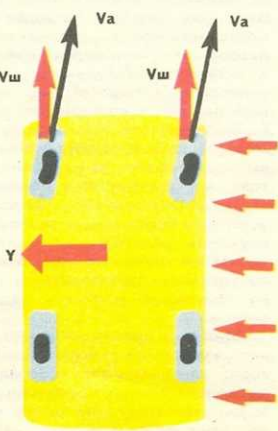


Рис. 2. Движение автомобиля на повороте при ветре справа, когда увод передних шин намного больше задних: V_a и $V_{ш}$ — то же, что и на рис. 1.

Рис. 3. Движение автомобиля по прямой при ветре справа, когда увод передних и задних шин одинаковый: V_a и $V_{ш}$ — то же, что на рис. 1.



для езды прямо было бы так подобрать шины, чтобы увод обеих осей от ветра был одинаков, но это на практике редко достижимо, даже с шинами одной модели.)

Если же увод задней оси больше, чем передней, езда прямо ненамного проще езды на повороте. Ведь ни дорога, ни погода идеальными не бывают: самые малые отклонения машины от ее зыбкого, неустойчивого равновесия быстро нарастают, и водителю приходится несладко.

Упрощенно поведение машины при ветре справа показано на рис. 3. Понятно, что при правильном выборе шин машина устойчиво идет по прямой, хотя ее продольная ось несколько отклонена от направления движения — значит, на некоторый угол повернута и балка заднего моста, «помогающая» машине сдерживать напор ветра. На деле все просто: водитель автоматически, не задумываясь, находит рулем и газом равновесное состояние этой системы, не загружая свой мозг ненужной информацией.

Очевидно, есть смысл добиваться от автомобиля нужной устойчивости — езда станет намного легче и приятней.

В заключение посвятим несколько слов переднеприводному автомобилю. Сразу скажем, что, проходя поворот на ВА3-2107 или ВА3-2108 при сброшенном газе, например, накатом, — особых различий вы не заметите: если на «восьмерке» задние шины диагональные при радиальных впереди, устойчивость опять-таки оставит желать лучшего. Положительные стороны переднего привода проявляются тогда, когда он работает, то есть ведущие колеса тянут машину вперед!

Мы уже говорили о влиянии на боковой увод тяговой силы колеса: если на повороте газ не сбрасывать, а, напротив, прибавлять, «восьмерка» автоматически увеличивает свою устойчивость, стремясь выйти на траекторию большего радиуса.

Ничего страшного здесь нет: чтобы вписаться в нужный поворот, водитель еще больше поворачивает руль к его центру и прибавляет газ. Свойственная переднеприводной машине недостаточная поворачиваемость делает ее исключительно устойчивой — настолько, что, умело ею пользуясь, на такой машине можно поменять буквально любые шины.

ПРОШУ ОБЪЯСНИТЬ

На ваши вопросы отвечают специалисты.

Почему указатель уровня бензина в баке дает то правильные, то неверные показания? По совету заменил поплавковый механизм — не помогло.

Конечно, причиной неправильных показаний (или вообще их отсутствия) может быть неисправность поплавкового механизма: например, утонувший по каким-то причинам поплавок будет указывать на то, что топлива нет, — и обманывать вас: Заедаящий механизм дает показания «лесенкой», а не плавно. Вы, скажем, долго едете будто бы с полным ба-

ком, затем вдруг стрелка прыгает и показывает, что он опустошился на добрую четверть.

При неисправностях потенциометра, по которому скользит контакт от поплавка, могут быть искажения показаний: рывки, падение стрелки на ноль и т. п. Ничуть не реже рывки могут объясняться и нарушением электрической цепи в неожиданном для многих месте — там, где пружина поджимает ось поплавка. Достаточно бывает чуть растянуть пружину или поставить другую, сильнейшую, чтобы нормальная работа прибора восстановилась.

В вашем же случае — особенно с учетом того, что поплавковый механизм вы заменили, — наиболее вероятная причина неправильных показаний приборов, по опыту многих автомобилистов, — плохой контакт черного провода, соединяющего крышку поплавкового механизма с «массой». Обычно это вызвано коррозией, и если зачистить соединение, показания, скорее всего, снова станут правильными.

Попробуйте — может быть, получится.

Почему в автомобильных генераторах прежде были регуляторы тока, а теперь регуляторы напряжения?

До второй мировой войны зарубежные и отечественные автомобили — грузовые ГАЗ-АА, ЗИС-5, легковые ГАЗ-А, ГАЗ-М1 — «Эмка» — оснащали так называемыми трехщеточными генераторами со встроенными регуляторами тока. В них, кроме основных щеток («+» и «-»), к которым подключаются потребители, есть дополнительная, третья щетка. К ней и к одной из основных (обычно «плюсовой») подключена обмотка возбуждения (рис. 1). Регулирующий эффект такого соединения создает явление, именуемое реакцией якоря.

Любое увеличение тока нагрузки вызывает уменьшение магнитного поля генератора, что обеспечивает примерно постоянное напряжение, а вместе с ним и тока нагрузки этой электрической машины.

Простота, надежность и дешевизна трехщеточных генераторов обусловили их широкое распространение в 20-х — 30-х годах. Однако с увеличением мощности все явственнее давали о себе знать принципиальные недостатки, прежде всего, неблагоприятный режим заряда аккумулятора: по мере насыщения последнего ток от трехщеточного генератора не уменьшался, как требуется, а оставался неизменным и даже увеличивался. Это способствовало разрушению пластин и сокращению срока службы аккумулятора. Кроме того, включение мощных потребителей, особенно ночью, вызывало резкое уменьшение зарядного тока, что приводило к недозарядке батарей. Установкой дополнительных устройств (добавочных резисторов, коммутационных обмоток, термостатов, ограничителей заряда и др.) лишь несколько улучшали характеристики генератора, но полностью устранить недостатки не смогли.

Вдобавок трехщеточный генератор не мог нормально работать без аккумулятора: из-за отсутствия зарядного тока, а следовательно, и реакции якоря напряжение генератора резко возрастало, что приводило к выходу из строя как

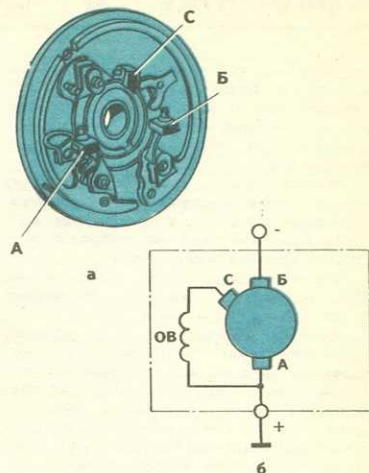


Рис. 1. Трехщеточный генератор ГБФ-410Г5 автомобиля ГАЗ-А: а — крышка со стороны коллектора; б — электрическая схема; А — положительная («плюсовая») щетка; Б — отрицательная щетка; С — дополнительная («третья») щетка.

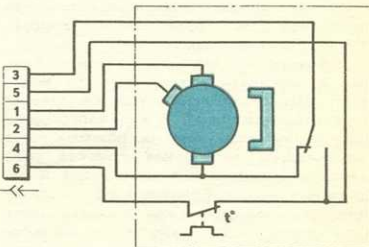


Рис. 2. Электрическая схема электродвигателя стеклоочистителя автомобилей ВА3-2108, -2109.

потребителей, так и самого генератора. Поэтому уже в начале сороковых годов такие агрегаты уступили место более совершенным — с регуляторами напряжения.

Впрочем, идея дополнительной третьей щетки в наши дни вновь нашла применение, но уже не в генераторах, а в автомобильных электродвигателях — например, привода стеклоочистителей. У них частоту вращения изменяют с помощью третьей щетки (рис. 2).

Как определяется октановое число бензина и почему у разных его сортов разные буквенные индексы: А-76, АИ-93?

Октановое число (ОЧ) — одна из основных характеристик бензина, определяющая его способность к нормальному (без детонации) сгоранию в двигателях с высокой степенью сжатия. Чем выше степень сжатия, тем выше термический КПД двигателя, поэтому современные моторы мощнее и экономичнее, чем их предшественники с таким же рабочим объемом. Склонность к детонации зависит, однако, не только от степени сжатия, но и от параметров рабочего процесса, определяемых формой камеры

"ФОРД" У РОССИЯНИНА

сгорания и другими особенностями конструкции. Поэтому работники, работающие на одном и том же бензине, могут иметь разную степень сжатия.

Поскольку любой сорт бензина представляет собой сложную смесь углеводородов, нельзя говорить о химической формуле каждого. Два сорта с одним и тем же ОЧ могут различаться химическим составом. ОЧ — условная величина, показывающая, что данный сорт бензина, например А-76, эквивалентен по детонационной стойкости смеси из 76 % изооктана (его стойкость принята за 100 единиц) и 24 % нормального гептана (стойкость 0 единиц). Эти цифры не абсолютны, поэтому может существовать топливо с ОЧ более 100.

Октановое число бензина определяют на специальных эталонных установках (например, УИТ-65). Это одноцилиндровый двигатель с изменяемой степенью сжатия. Меняя ее величину, определяют границу начала детонации для испытуемого топлива на различных режимах, имитирующих работу двигателя в автомобиле. Затем готовят эталонную смесь из изооктана и гептана и, меняя их соотношение, добиваются начала детонации в тех же условиях. Количество изооктана в процентном выражении равно ОЧ испытуемого бензина.

В нашей стране стандартизованы два метода определения ОЧ — моторный и исследовательский. Соответственно ОЧ называют моторным (ОЧМ) и исследовательским (ОЧИ). Методы различаются в основном режимами работы двигателя при испытании. ОЧИ больше ОЧМ на 6—10 единиц для одного и того же бензина. В обозначении марки бензина перед ОЧ есть буквы А (для ОЧМ) или АИ (для ОЧИ).

Для бензина А-76 ОЧМ равно 76, а ОЧИ — примерно 80; для АИ-93 ОЧМ — примерно 85—86,5, а ОЧИ — примерно 93—93,7. Таким образом, разница в ОЧ у этих бензинов меньше арифметической разности: 93—76=17.

Реальное, так называемое дорожное октановое число (ДОЧ) каждой марки бензина для конкретной модели двигателя (определяется при проведении дорожных испытаний топлива на автомобиле) зависит от фракционного состава бензина, наличия в нем антидетонаторов (чаще всего тетраэтилсвинца), параметров двигателя. ДОЧ может быть меньше ОЧИ на 1,4—9,5 единицы, причем для этилированного бензина разница больше.

Отсюда следуют, кстати, практические выводы о пользе применения присадок, повышающих ОЧ (например, Octane Booster фирмы «Wynn's», увеличивающей ОЧ на 3—4 единицы). Она может «сделать» из бензина АИ-92 бензин АИ-95 (необходимый для большинства импортных автомобилей), улучшить работу двигателя при низком качестве того сорта топлива, который рекомендован для конкретного автомобиля, и уменьшить риск повреждения двигателя, если пришлось использовать бензин более низкого сорта. В этом случае для надежности желательно и выставить зажимные «попозже».



К подержанным иномаркам, которых становится все больше, относятся у нас по-разному, о чем позволяют судить публикации журнала [ЗР, 1991, № 4; ЗР, 1993, № 1, 2]. И многие, кто не имел дела с зарубежной машиной, к тому же не новой, первым делом хочется пожалеть купившего ее смельчака: сколько проблем обрушивается на его голову! Но все-таки они разрешимы, считает О. АЛЕХИН из Майкопа, приславший свои заметки.

«Форд-Таунус-Гиа» (немецкого производства, 1980 года) достался мне в несколько запущенном состоянии. Автомобиль пробежал около 100 000 км, и не похоже было, что прежний хозяин сдувал с него каждую пылинку. Короче, некоторые узлы требовали ремонта. Через мои руки прошло несколько «жигулей», так что опыт был. Однако к «Форду», машине незнакомой, подступился с некоторой опаской.

Поиски литературы по обслуживанию этого автомобиля результатов не дали. Понял, что придется разбираться в «фордовской» конструкции самому. Начал с двигателя. Представлю его: V-образный 6-цилиндровый, рабочим объемом 2 литра, угол развала цилиндров 60°. Система питания с двухкамерным карбюратором, расположение распределительного вала нижнее, а приводится он шестернями; привод клапанов — штанговый. Блок цилиндров, кулачковый вал отлиты из чугуна. Охлаждение — жидкостное. В общем, ничего неожиданного и сверхсложного.

Но вот работа мотора вызвала беспокойство: на малых оборотах упало давление масла, о чем информировала контрольная лампочка. Снял и разобрал двигатель, определил, что изношены шестерни масляного насоса, коренные и шатунные вкладыши, кулачки распределительного вала (последние до такой степени, что не поддавались восстановлению).

Реально оценив положение, обратился за помощью к местным опытным мотористам. Вскоре получил от них сделанный на заказ новый распределительный вал. На шестерни масляного насоса они напылили металл и отполировали зубья, зазор между ними был восстановлен, так что и насос заработал нормально.

Затем шлифовали коленчатый вал, подобрали вкладыши (какие — не знаю, здесь в тонкости профессионалов я не вникал). А вот на замену колец пришлось сэкономить, хотя мне предлагали отлить новые детали нужного размера.

Собрали двигатель, установили на автомобиль и завели: он заработал тихо, устойчиво. Расход масла, на мой взгляд, великоват, но меня он устраивает. Давление масла в норме, даже по звуку мотора можно сделать вывод, что прежние параметры удалось восстановить.

Не могу не похвалить конструкцию V-образного двигателя. Он хорошо уравновешен, неприятных вибраций не ощущается. Как я уже сказал, распределительный вал приводится шестернями, так что цепь, памятная по «жигулям», здесь не приносит забот. Конструкция фланцев в выпускной системе позволяет без прокладок обеспечивать плотные, герметичные стыки с трубами, подходящими к коллекторам. Автоматическая муфта привода вентилятора охлаждения не дает ему вращаться зря. Нет рукоятки подсоса: автомат управления воздушной заслонкой без вмешательства водителя регулирует работу карбюратора при прогреве мотора.

Приведа двигатель в норму, взялся за ходовую часть, где выявил большие зазоры в шаровых опорах рычагов. Их конструкция напоминает «вазовскую», восстанавливать которые приходилось почти каждому автомобилисту со стажем.

Передние амортизаторы оказались пустыми. За переборку и прокачку никто не брался — неразборные. Тогда, подогнав крепления, установил «жигулевские» и таким образом восстановил переднюю подвеску.

В подвеске задних (ведущих) колес «Форда» также две пары рычагов: косые верхние и нижние, на которые опираются пружины. Амортизаторы расположены позади оси. Сюда «жигулевские» подошли вовсе без переделок. Шестигранная резиновая муфта между коробкой передач и карданным валом, масляный и воздушный фильтры на моем «Форде» теперь тоже от ВАЗа.

Омоложение коснулся и генератора. Смазал подшипники, напаял новые щетки. Отдал проточки кольца на якоре (они были выработаны), но на беду токарь оборвал их. Выточил новые коль-

ца из бронзы, припаял. Судя по состоянию аккумуляторов, генератор восстановил свои функции.

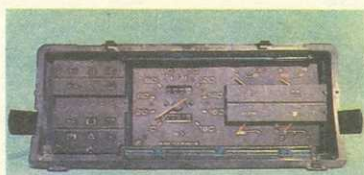
Итак, автомобиль в «боевом» состоянии, да к тому же приятен в эксплуатации. Кузов прочный и, несмотря на большой пробег, коррозии не подвергся. Шины поставил импортные, чтобы не ухудшать ходовые качества. Удовольствие от езды на «Форде» огромное. Хорошая обзорность, большие регулируемые зеркала заднего вида, продуманная эргономика, удобные сиденья. После длительной (1000 км за день) поездки на «жигулях» побаливала спина: невозможно приспособиться к сиденью (правда, к «спутникам» это не относится). В «Форде» не ты принаравливаешься к сиденью, а оно к тебе, мягкое, свободное. Четко работает механическая четырехступенчатая коробка передач, а тяговитый двигатель позволяет реже переключаться. Так что, несмотря на почтенный возраст, «Таунус» выглядит и служит молодцом.

В заключение хотел бы сказать: не стоит бояться подержанных иномарок. Подержанных, разумеется, в меру. Едва ли не все можно починить или переделать. Говорю так уверенно, потому что общался со многими владельцами зарубежных машин. Эксплуатационные и ремонтные расходы не выше, чем на содержание отечественного автомобиля. Качество изготовления и сборки, особенно если это марка с высокой репутацией, очень хорошее. И, конечно, все отмечают комфорт и удобство управления. Стоит попробовать.

Наша справка. Модель малого класса «Таунус» выпускал западногерманский филиал «Форда» с 1970 по 1983 год. Насчитывалось 17 модификаций с двух- и четырехдверными кузовами «седан», а также «универсал». Они различались по мощности двигателей, скоростным возможностям, оформлением, отделкой и ценой. Вначале модель «Таунус-Гиа» комплектовали только двигателем 1,6 литра, а после модернизации в 1976 году она получила 2-литровый V-образный четырехцилиндровый (ранее он стоял на однотипной модели «Кортина» английского производства). Еще три года спустя семейство двигателей пополнилось V-образной «шестеркой» (1998 см³, 90 л.с.). Благодаря особенностям задней подвески эта модификация «Гиа» обладала несколько лучшей устойчивостью и управляемостью, чем другие.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ «ФОРД-ТАУНУС-ГИА». Общие данные: число дверей — 2 или 4; число мест — 5; снаряженная масса — 1055 кг; скорость — 160 км/ч; запас топлива — 54 л; расход топлива при скорости 90, 120 км/ч и в ГЦ — 8,0, 10,2/12,8 л/100 км. Двигатель: тип — V-образный; число цилиндров — 5; рабочий объем — 1998 см³; диаметр цилиндра × ход поршня — 84 × 60,14 мм; степень сжатия — 8,2; мощность — 90 л.с./66 кВт при 5100 об/мин; максимальный крутящий момент — 14,4 кгс × Х м/141 Н · м при 3000 об/мин; клапанный механизм — ОНУ. Трансмиссия: коробка передач — механическая 4-ступенчатая или автоматическая 3-ступенчатая; привод — на задние колеса. Тормоза: привод — гидравлический, с усилителем; механизмы передних колес — дисковые, задних — барабанные. Шины: 165SR13 или 185/70HR13.

ЕСЛИ НЕ РАБОТАЮТ ПРИБОРЫ



О причинах их отказа в автомобилях ВАЗ-2108, -2109 рассказывает А. ЧУЙКИН.

Сразу уточним: речь пойдет не о новых приборных щитках (с тахометром), встречающихся на ВАЗ-21099, а о привычных и знакомых по «восьмеркам» с 1984 года — отечественных и венгерских. Кстати, разницы между ними принципиальной нет, а внешне наше изделие от импортного можно отличить по расположению ручки сброса счетчика суточного пробега — венгры выводили ее напрямую через стекло комбинации приборов, а наши — посредством гибкого вала вниз, к рулевой колонке.

Безусловно, главный прибор на панели — спидометр, с него и начнем. Если он и счетчик пути ничего не показывают — дело, скорее всего, в гибком вале привода, идущем от коробки передач. Следуя от простого к сложному, проверьте для начала затяжку гайки, фиксирующей оболочку троса на корпусе коробки, а если она затянута, то наконечник троса, который из

квадратного может стать круглым. Если там все нормально, проверьте то же самое на другом конце привода — в комбинации приборов. Чтобы добраться до тыльной стороны приборного щитка, где закреплен гибкий вал, надо, не подсоединяя его к коробке передач, снять пластмассовый козырек панели приборов, потянув его на себя за верхнюю часть и освободив нижние крючки, фиксирующие его на панели. Затем, прижав выступающие ушки пружин щитка приборов к корпусу, вынуть щиток из гнезда. Далеко он не выдвинется, пока вы не просунете руку в образовавшуюся узкую щель между ним и панелью и не отсоедините трубку эконометра, две штекерные колодки и трос привода спидометра.

Все эти операции следует выполнять после отключения «массы», а для отечественной комбинации приборов — еще и после отсоединения вала суточного счетчика пути от панели (или кожуха рулевой колонки).

Хорошо, если удалось вернуть спидометр к «жизни» простой подтяжкой гаек гибкого вала. Если же вал прорывачивается вследствие износа ребер «квадрата», их можно восстановить напайкой. Не удается — надо покупать новый вал. Детали его привода, расположенные в коробке передач, не ремонтируются, но, к счастью, ломаются редко.

Следующая неисправность: прибор показывает скорость, но не работает один или оба счетчика пройденного пути. Положком нередкая причина — износ, смятие пластмассовых зубьев ведущей шестерни барабаничков счетчика, обычно вследствие заедания их на оси. Восстановить шестеренку нельзя, нужен новый счетный узел (если найдете) или весь спидометр. Я, правда, никогда не встречал в продаже отдельные узлы или приборы, а только комбинацию в сборе, так что сам езджу с неисправным счетчиком (хочу предупредить привер-

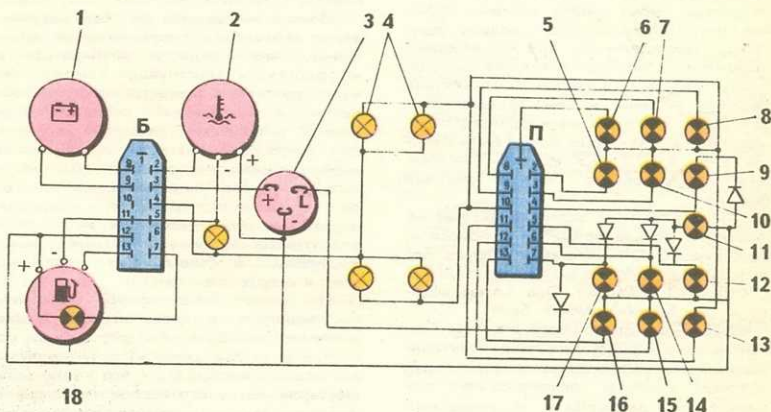


Схема соединений комбинации приборов (вид сзади): 1 — вольтметр; 2 — указатель температуры охлаждающей жидкости; 3 — гнездо для реле-прерывателя контрольной лампы стояночной тормозной системы; 4 — лампы освещения приборов; 5 — контрольная лампа обогрева заднего стекла; 6 — контрольная лампа дальнего света фар; 7 — контрольная лампа заднего противотуманного света; 8 — контрольная лампа габаритного света; 9 — контрольная лампа указателей поворота; 10 — резервная контрольная лам-

па; 11 — контрольная лампа «STOP»; 12 — контрольная лампа давления масла; 13 — контрольная лампа аварийной сигнализации; 14 — контрольная лампа уровня тормозной жидкости; 15 — контрольная лампа воздушной заслонки карбюратора; 16 — контрольная лампа разряда аккумуляторной батареи; 17 — контрольная лампа стояночного тормоза; 18 — указатель уровня топлива с контрольной лампой резерва. В соединительных колодках [Б и П] цифрами указаны условные номера штекеров.

женцев взаимозаменяемости — «зилевские» барабачники на «Спутник» не подходят, пробовал).

Один совет счастливым, раздобывшим счетный узел. При разборке спидометра обратите внимание, что стрелка указателя скорости упирается в стопор, не доходя до «0». Вам придется ее снять, а при установке на место постарайтесь задать пружине ту же предварительную закрутку. Потом обязательно проверьте показания прибора, сверив его с другим, лучше — на нескольких автомобилях или на шоссе — по хронометру и километровым столбам.

Еще неисправность: стрелка, показав какую-либо скорость, не желает возвращаться обратно. Причина — попадание смазки между катушкой и магнитом указателя скорости. Достаточно почистить прибор и удалить лишнюю смазку с гибкого вала, но не оставляйте вал сухим!

От спидометра перейдем к **указателям**. Если вам кажется, что приборы показывают «не то», прежде всего проверьте штекерное соединение на тыльной стороне комбинации приборов. Иногда бывает достаточно пошевелить колодку в гнезде — и все приходит в норму. Затем, если это не помогло, надо убедиться, что виноват указатель, а не его датчик или проводка.

Неисправности эконометра чаще всего кроются в трубке, соединяющей его с впускным трубопроводом. Если трубка не сосочилась с патрубком, в ней нет трещин — неисправен сам прибор. Чинить в нем особо нечего, да он и не ломается — почти.

Вольтметр, показывающий все что угодно, но не напряжение в бортовой сети, надо проверять контрольным прибором. Проще всего замерить напряжение на генераторе и клеммах аккумулятора, а затем, для определения истинного виновника — на самом приборе, чтобы заодно проверить и проводку.

Методика проверки **указателей температуры охлаждающей жидкости и уровня топлива** в баке одинакова. Если прибор устойчиво показывает «0», снимите провод с датчика и замкните на «массу». Отклонение стрелки прибора укажет на неисправность датчика. Если стрелка осталась на месте, проверьте проводку, соединяющую датчик с указателем. Помимо обычного «прозвонивания», можно снять комбинацию приборов, не отсоединяя провода, включить зажигание и соединить с «массой» вывод указателя с обратной стороны щитка приборов. Для указателя температуры это верхний вывод, соединенный со штекером «2» колодки, а для указателя уровня топлива — нижний, соединенный с «13-м» штекером колодки (см. рис.). При отклонении стрелки указателя ищите неисправность в проводке.

Если по прибору двигатель уже перегрет (стрелка в красной зоне), а на самом деле мотор холодный — проверьте датчик, отсоединив провод. Стрелка указателя вернулась к началу шкалы — неисправен датчик. В противном случае отсоедините от комбинации приборов колодку и подайте «+» на штекер «12», а «—» на штекер «5». На исправном приборе стрелка должна быть в начале шкалы.

Так же можно проверить и указатель уровня топлива, если он упорно показывает полный бак, — выводы штекеров те же.

Допустим, мы точно установили не-

исправность самого указателя. Что делать теперь? К сожалению, возможностей не так много. Во-первых, нужно проверить затяжку контактных гаек на обратной стороне комбинации приборов.

Хорошо, если неисправность видно сразу — например, обрыв провода, подходящего к выводному винту, — подпаять его несложно. «Прозвонив» тестером места возможных некачественных контактов, можно обойтись «малой кровью» и починить прибор, пропаяв контакты. Но случаются обрывы в середине катушек приборов, и тогда выход один — замена указателя.

Таковы основные дефекты, связанные с приборами «Самары», если не говорить о контрольных лампах, дополняющих их. Сняв щиток, замените лампу может каждый. Кстати, неисправность ламп часто указывает на неисправность в цепи, обычно — в реле-прерывателях для ламп, сигнализирующих о работе указателей поворота и стояночного тормоза.

ОТ ПРИНЦЕССЫ ТУРАНДОТ

Помните сказочную принцессу, любившую загадывать сложные загадки! Автомобили порой задают нам потруднее. Вот только две, разгаданные читателями.

Первый случай произошел с **В. АФАНАСЬЕВЫМ** из Москвы.

Ехал я как-то по оживленному городскому проспекту. Машина была новая, но работала стабильно и особых хлопот не причиняла. И вот однажды двигатель заглох — как обычно бывает, на перекрестке, при троганье с места — будто внезапно захлебнулся. Попытка пустить его стартером окончилась безуспешно, пришлось при помощи пассажира откатить машину к тротуару (как назло, в горку).

Не теряя присутствия духа, решил проверить искру и подачу бензина. И то, и другое оказалось в норме. Я поставил снятые детали на место и попытался пустить двигатель. К моему удивлению, он, как ни в чем не бывало, заработал, и мы тронулись в путь.

Однако уже через несколько сот метров мотор опять потерял обороты и заглох. Снова проверил искру и подачу топлива. Разумеется, все оказалось в порядке. Тогда я решил заглянуть в карбюратор. Снял крышку: вопреки ожиданиям грязи в нем не оказалось, бензин был. На всякий случай продул жиклеры и поставил все на место. Мотор заработал, и мне снова удалось проехать несколько сот метров, пока история не повторилась. Тут я занервничал. Темнело, начинался дождь, а мне никак не удавалось найти причину отказа. Я чувствовал, что здесь какой-то подвох.

Снова разобрал карбюратор и, не найдя ничего подозрительного, решил открутить корпус игольчатого клапана, чего обычно не делал: инструкция не рекомендует, если нет крайней необходимости. Здесь я увидел такое! На

торце корпуса наматалось нечто, весьма похожее на реденький войлок. Видимо, он образовался из каких-то тонких волокон, которые вместе с бензином проходили через сетчатые фильтры. Со временем они образовали «войлок», который ограничивал подачу топлива. При ручной подкачке и работе на холостом ходу топлива хватало, а при интенсивном разгоне и движении с большой скоростью — нет. Убрал волокна, и на этом приключении кончились. Наверное, до другого «таинственного» случая.

Следующую историю рассказал **Б. ПАНЕВИН** из Днепрпетровска.

Во время обкатки моего «Москвича-412ИЭ» дважды внезапно возник очень сильный скрежет, похожий на звук работающей циркулярной пилы. Этот неприятный звук исчезал через 5—6 секунд, и двигатель продолжал работать нормально. Ни я сам, ни диагностика на СТО источника скрежета не выявили.

За первый год эксплуатации автомобиля прошел более 5000 километров, никаких дефектов не было. Но однажды на трассе Харьков — Киев при скорости 80—85 км/ч возник знакомый скрежет в силовом агрегате. Я сразу выжал педаль сцепления, выключил передачу, затормозил и съехал на обочину. Скрежет длился менее 5 секунд и закончился металлическим ударом. Двигатель заглох. Машина прокатилась еще метров десять и остановилась.

Поиск неисправности я начал с внешнего осмотра. Затем при отпущенном стояночном тормозе и выключенной передаче стал толкать машину вручную — она катилась свободно. Проверил ход педали сцепления: в норме, рабочий цилиндр сцепления работал. Передачи включались легко.

Проанализировав случившееся, сделал вывод: заклинен коленчатый вал, придется буксировать машину на СТО (25 километров), что и было сделано.

На станции вдвоем с автослесарем сняли коробку передач, наклонили двигатель вниз. Отвернув гайки крепления картера сцепления к двигателю, начали снимать коробку передач вместе с картером. И тут из него нам под ноги упал болт. Резьба и головка болта были изрядно помяты. В картере обнаружили колцевую канавку, расположенную напротив венца маховика, а на нем — две задирины. Остальные детали не были повреждены. Стало ясно, что лежавший на дне картера болт иногда на ухабах подхватывало венцом маховика, и если он заклинивал между картером и маховиком, то раздавался скрежет.

Откуда попал болт в картер сцепления? Очевидно, во время сборки уронили в картер через отверстие в его верхней части (на многих машинах это окно закрыто щитком). Мы попробовали опустить болт через окно в картере сцепления: в вертикальном положении он легко проскакивал в зазор между картером и венцом маховика.

Предположение косвенно подтверждается такими фактами. При демонтаже стартера выпали лежавшие за ним несколько гаек и шайб, а на поперечине обнаружил упавшую крышку масленки с прерывателя-распределителя.

Полагаю, если машины будут тщательно собирать на заводах, мы, автолюбители, значительно реже будем разгадывать загадки вроде этой.

СИЛЬНАЯ МАШИНА-СИЛЬНОМУ ХОЗЯИНУ!

МАЗы НА СТОЯНКЕ В МОСКВЕ:

Седельные тягачи:

МАЗ-64221, 64229, 54323, 54329

Грузовые автомобили:

МАЗ-63031, 53362, 53366, 53371

Самосвалы и шасси:

МАЗ-5551, 55513, 5337

Полуприцепы, прицепы,

контейнеровозы:

МАЗ-93866М, 9397, 9380, 83781, 93862М

Автопоезда:

комплектация по Вашему желанию.

-цены ниже заводских

выбор и проверка на месте

АО "СИМЕКС"

Москва: тел. (095) 192 4659, тел./факс 197 5982

Ростов-на-Дону: тел. (8632) 32 6978

Курск: тел. (0710) 56 7873, 56 7929

**ИВАНОВСКАЯ
МАРКА**

**СВОБОДНАЯ ПРОДАЖА
АВТОКРАНОВ «ИВАНОВЕЦ»
НА БАЗЕ АВТОМАШИН МАЗ И УРАЛ
И АВТОМОБИЛЕЙ МАЗ**

- МАЗ-64229; • МАЗ-54328; • МАЗ-54341;
- МАЗ-53371; • МАЗ-54329; • МАЗ-53366;
- МАЗ-54323; • МАЗ-5551.

СО СТОЯНОК В ИВАНОВО И МОСКВЕ

Торговое
представительство
в Иванове:

г. Иваново,
ул. Б. Хмельницкого, 4,
Тел: (0932) 38-16-31,
38-08-72, 38-16-24.
Факс: 38-16-24,
32-77-56.
Телетайп:
227-155 ТРАСТ.

Торговое
представительство
в Москве:

г. Москва, ВВЦ,
павильон № 1, офис 20.
Тел: (095) 187-37-15,
187-34-98, 974-76-34.
Факс: 187-17-69.



АВТОМАГАЗИН

"БЛОК"

АО "СКАНАВИ"

Адреса магазинов в г. Москве:

ул. Перовская, 1/1 (м. "Шоссе Энтузиастов"),
ж.д. ст. "Перово" (рядом с выходом на ул. Кусовская)
Часы работы с 9 до 18 ч, выходной - воскресенье

Тел. (095) 306-96-02, тел./факс (095) 368-96-21

АВТОЗАПЧАСТИ

КОНЦЕРН



БЛОК

ДЛЯ ГРУЗОВЫХ АВТОМАШИН МАЗ,
ЗИЛ, ГАЗ, УАЗ, КамАЗ

Широкий выбор, разумные цены, любая
форма оплаты.

**НЕ ТЕРЯЙТЕ ВРЕМЯ ЗРЯ,
ПРИХОДИТЕ К НАМ!**

НПО КАТОД

реализует со склада
в Санкт-Петербурге и
в других городах

**АККУМУЛЯТОРЫ
ВСЕХ ТИПОВ**

Телефоны: 298-72-39,

298-00-17, 298-02-53

Факс: 298-67-20

Телетайп: 821425 СПАРТА

**ВИДЕОПЛЕЙЕР
БЕСПЛАТНО**

при покупке комплекта оборудования:

пишущая машинка, телефакс,
копировальный аппарат, телефон

**Автомобильные
радиостанции
(СВ - диапазон)**

портативные, базовые

Офисные мини-АТС

Гарантия, монтаж.

Тел.: в Москве (095) 962-9200,

962-9201, 962-9198

в С.-Пб. (812) 535-3875

ФИРМА «СП-ЛЕНД»

производит и реализует со склада в Москве

ТЕНТЫ И КАРКАСЫ

ко всем маркам грузовых автомобилей

Тел./факс 145-10-07

Тел. 142-01-33

ВПЕРВЫЕ В РОССИИ**ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ДВУХСТОЕЧНЫЕ
ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЕ АВТОПОДЪЕМНИКИ ПД-3**

грузоподъемностью 3 тонны для обслуживания легковых автомобилей, в том числе иномарок и микроавтобусов.

Отсутствуют быстрознашивающиеся узлы.
Безотказная наработка увеличена в 20 раз.**ПОЧУВСТВУЙТЕ РАЗНИЦУ!**

Пятый год на рынке гаражного оборудования
АК "Серпуховский механический завод".

Тел. (0967) 72-67-85, факс (0967) 72-14-88.

КОНЦЕРН



БЛОК

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

Телефоны:
(095) 306-96-07,
368-57-17,
306-62-66

Факс

(095) 368-65-93

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
ЗАВОДА МОГИЛЕВСЕЛЬМАШ В РОССИИ
ПРЕДЛАГАЕТ СО СТОЯНКИ В МОСКВЕ
ПО ЦЕНАМ ЗАВОДА ИЗГОТОВИТЕЛЯ
ПОЛУПРИЦЕПЫ**

контейнеровозы,
одноосные,
двухосные,
трехосные,

**КРАНЫ:**

КС-3579
"МАШЭКА"
грузоподъемность 15 т,
вылет стрелы 2,7-19,7 м

АВТОТЕХНИКА МАЗ

тягачи, бортовые, самосвалы, шасси.

Чтобы снять приемную трубу глушителя «Жигулей» со шпилек коллектора (чаще всего для замены прокладки), я поступал так. Отворачиваю от коробки хомут, фиксирующий трубу под машиной. Опору («ношину») штатного домкрата через тряпку упираю в боковую стенку лонжерона, а ползун с лапкой — в карбюратор. Осторожно вращаю рукоятку домкрата, пока двигатель благодарно своим резиновым опорам не отодвинется и шпильки выйдут из фланца трубы, которую тоже, конечно, оттягиваю рукой.

Этот способ, кажущийся кому-то варварским, успешно применяется, наоборот, всеми слесарями-ремонтниками.

Если масляный фильтр не удаётся отвернуть руками и нет подходящего приспособления, значит, его прокладку прилипла к блоку цилиндров (конечно, если фильтр был завернут как положено). Вставьте между фильтром и блоком монтажную лопатку и потянув ее на себя, как бы отодвигайте фильтр. Послышится шипящий звук, словно входит воздух, после чего фильтр легко отвернется.

Когда лопатка не помогает (что бывает очень редко), корпус фильтра пробивают бородком и, надев на него свечной ключ в качестве рычага, отворачивают фильтр.

М. ДАНИЛОВ

Москва

В дороге перестал работать второй цилиндр в двигателе «Москвич-412» из-за поломки коромысла выпускного клапана. Для замены коромысла обычно снимают головку блока. Это трудоемкая работа, к тому же связанная с риском повредить про-

кладки, неотворачивающиеся болты, гайки и т. п.

Я поступил проще. Снял переднюю крышку, в которой находится натяжитель цепи. Демонтировал звездочку распредвала и, зафиксировав на ней цепь проволокой, отвел в сторону. Вывинтил гайки со шпилек нижнего ряда, крепящих головку, снял шайбы, а затем, наворачивая по две гайки на каждую шпильку, вывернул их из блока.

В перегоревшем, отделяющем моторный отсек от салона, напротив оси коромысел пробил и раздел отверстие диаметром чуть больше оси. Со стороны радиатора с помощью оправки и молотка выбил ее назад до половины — здесь было расположено сломанное коромысло. Заменяв его новым, поставил снятые детали на место, отрегулировал клапанные зазоры и заткнул пробойное отверстие в щите.

Вот уже несколько тысяч километров двигатель работает нормально.

Так же, не снимая двигатель, можно заменить радиатор, предварительно сняв радиатор и решетку, чтобы демонтировать вал.

П. КОМАРОВ

Нижегородская область,
с. Муравья

Если в пути лопнула крышка прерывателя-распределителя, а запасного (или подходящего клея) нет, можно склеить ее... соком чеснока.

Натрите место разлома зубчиком чеснока и сожмите части крышки на одну-две минуты, как при пользовании обычным клеем. Чесночный «клей» не боится повышенной температуры в моторном отсеке и обладает хорошими электроизоляционными свойствами. Ездить с такой крышкой можно довольно долго. Я, например, проехал 500 километров, пока не достал целую.

В. ЛЫХОВСКИЙ

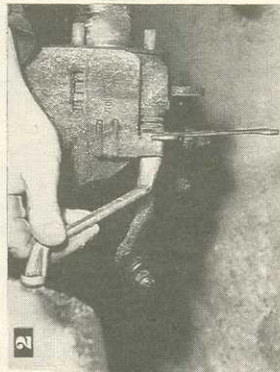
г. Киев

МЕНЯЕМ ПЕРЕДНИЕ ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ НА "ОКЕ"

или толщина их стала критически — менее одного миллиметра, а также когда колодки ввиду заедания тормозной скобы (суппорта) изнашиваются неравномерно.

Для работы специнструмент не требуется. Отворачиваем гайки крепления колеса, вывешиваем и снимаем его. Ставим автомобиль на подставку. Зубилом или мощной отверткой отгибаем угол стопорной шайбы, фиксирующей болт крепления суппорта (фото 1). Рожковым ключом «на 13» вывинчиваем этот болт из направляющего пальца, придерживая последний рожковым ключом «на 17» (фото 2).

Утапливаем направляющий палец и с помощью монтировки (фото 3) аккуратно поднимаем суппорт, открывая доступ к тормозным колодкам (фото 4) так, чтобы не повредить резиновый защитный чехол. Поддеваем монтировкой внутреннюю тормозную колодку и



Линия сгиба

Глушитель «Запорожца» довольно быстро выходит из строя, а приобрести новый не просто. Трудность самостоятельного изготовления — довольно сложная пространственная форма.

Я делаю так. Осторожно снимаю ствол прогоревший глушитель. К двум фланцам на четыре болта закрепляю дощечку. После этого кладу всю конструкцию на деревянный щит. Затем, если дело происходит зимой, беру ведро воды, кладу туда снег и мокрым снегом облепляю до половины диаметра трубы, корпус глушителя, дощечку. Когда все замерзнет, трубы у фланцев отпиливаю, подогреваю паяльной лампой и снимаю глушитель. Остается ледяная форма глушителя и, главное, зафиксированы присоединительные места.

Летом можно использовать глину, а глушитель предварительно смачать солидолом, чтобы отстал от глины.

В «За рулем» было опубликовано несколько вариантов усовершенствования узла крепления запасного колеса в «Москвиче-2141». Предлагаю

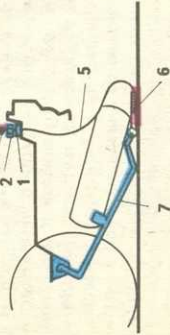
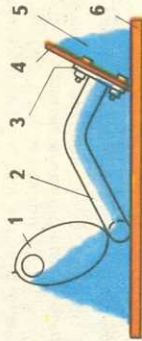


Схема механизма: 1 — шайба; 2 — гайка; 3 — муфта заделки конца троса; 4 — резиновая ручка; 5 — трос (диаметр 2,5—3 мм); 6 — стержень-замок; 7 — кольцо (разрезное надево на раму, потом приварено к стержню).

свой, проверенный и одобренный несколькими автолюбителями. Вместо штатного замка, фикси-

рубы использую от спинки железных кроватей, так что ни одну трубу гнуть не приходится, только по форме отгибать ножовкой и приваривать. Внутренности я взял от старого глушителя, они изготовлены



Форма для глушителя: 1 — глушитель; 2 — трубы; 3 — фланец; 4 — дощечка; 5 — лед; 6 — основание.

из толстого металла и оказались вполне пригодными. Корпус глушителя из листового железа толщиной 2 мм.

Удмуртия,
пос. Болезино

Н. НАГОВИЦЫН

рующего раму с запасным колесом, я сделал более надежный по степени защиты от «охотников за запасками» и одновременно облегчающий укладку колеса. Конструкция показана на рисунке. Кладем переднюю часть колеса на раму, заднюю — на откинутый назад стержень-замок. Поднимаем трос за ручку, и замок, переходя в вертикальное положение, задвигает «запаску» по рамке в нишу, а затем входит через отверстие в багажный отсек. Остается закрутить гайку и все готово. В этом случае нет необходимости работать под машиной, к тому же в неудобной позе.

При подъеме колеса тяговое усилие составляет примерно половину его веса, то есть 7—8 кг. Окончательно затягиваем гайку ключом.

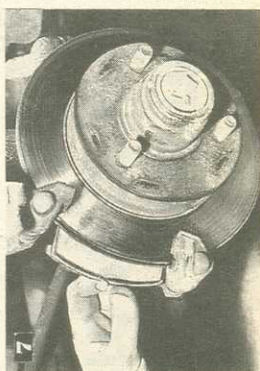
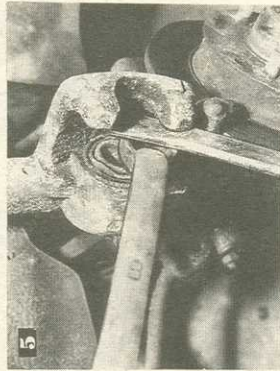
Ростовская область,
п. Объединенный

О. ФОКИН

вынимаем ее. Опускаем суппорт.

Проверяем уровень тормозной жидкости в бачке. Если он находится возле максимальной отметки, шприцем или грушей отбираем немного.

Опираясь отверткой на тормозной диск, аккуратно вдавливаем поршень как можно глубже в цилиндр. Вновь поднимаем



ем суппорт, меняем наружную колодку на новую и до упора перемещаем поршень внутрь цилиндра. Если поршень не удается поставить на место отверткой, можно поступить так.

Поднимаем суппорт и задвигаем тормозную скобу (суппорт) по направлению пальца до упора. Придерживая ручкой суппорт, двумя монтировками или иными подходящими рычагами задвигаем до упора поршень тормозного цилиндра внутрь тормозной скобы (фото 5).

Отверткой складываем пылезащитный чехол так, чтобы он не касался тормозных колодок (фото 6). Примеряем новые колодки (фото 7) и при необходимости подправляем напильником опорные поверхности металла, чтобы без заеданий перемещаться в пазах.

Опускаем суппорт и, нажав на него монтировкой, заворачиваем болт направляющего пальца.

Остальные операции проводим в обратной последовательности.

В следующем номере — «Меняем усилитель тормозов на АЗЛК-2141».



ВОТ ТАКОЙ "АСПЕКТ" ...



Сегодня мы рассказываем об известной марке отечественных препаратов «Аспект-Модификатор». Сразу ответим на часто задаваемый вопрос: «А-М» и недавно появившийся «Универсальный модификатор» — далеко не одно и то же, производят эти препараты разные фирмы, и о свойствах второго говорить пока рано.

«Аспект-Модификатор» появился на рынке шесть лет назад и не остался незамеченным. Мнения о нем слышишь разные. Объективно и всесторонне испытать подобный продукт силами редакции невозможно, поэтому приведем отзывы экспертов организаций, исследовавших «А-М».

Ныне производится три различных препарата под общей маркой «Аспект-Модификатора»: для двигателя, для агрегатов трансмиссии и для топливной системы. Принцип действия первых двух одинаков (отличаются условия работы), а о третьем, новом «А-М», расскажем чуть позже.

Итак, «Аспект-Модификатор» прошел первую проверку в НИИ автомобильного транспорта. Вот основные выводы: «...институт подтверждает эффективность действия и целесообразность использования «Аспект-Модификатора» для снижения в 1,5—2 раза нагаролакоотложений и износа деталей двигателя и агрегатов трансмиссии транспортной техники и снижения эксплуатационного расхода топлива на 1,5—2 %».

Центральный автополигон НАМИ при испытаниях на стенде дизеля КамАЗ-7403 обнаружил, что после обработки «А-М» мощность двигателя возросла на 2 %, а удельный расход топлива снизился на 2 %. Введение «Аспект-Модификатора» в двигатель и агрегаты трансмиссии автомобиля ВАЗ-2106 привело к снижению расхода топлива при движении в городском цикле в среднем на 3 %.

Испытывали препарат и на Мелитопольском моторном заводе, исследуя влияние «А-М» на эксплуатационные

показатели «Таврии», в частности, силового агрегата МеМЗ-245. Результаты таковы: крутящий момент двигателя увеличивается на 2 %; топливная экономичность улучшается на 0,6...2,74 %. Применение «Аспект-Модификатора» позволяет уменьшить износ отдельных элементов газораспределительного механизма в 1,4—2 раза и снизить потери на трение в нем на 17...20 %. Что касается экологии, то, по данным МеМЗ, «обработка» двигателя и коробки передач «А-М» не оказывает влияния на выброс вредных веществ — СО и СН — с отработавшими газами, а выброс фтористого водорода даже снижается на 20...55 %.

Уральский автомобильный завод ПО «ЗИЛ» зафиксировал в результате испытаний «А-М» на автомобиле ЗИЛ-4331 снижение расхода топлива на 2,75 % и увеличение ресурса двигателя в 1,3 раза и заключает: «1. Рекомендовать применение «А-М» на завершающей стадии технологической обкатки серийных двигателей. 2. Рекомендовать обработку «А-М» новых двигателей и двигателей после капитального ремонта».

По результатам проведенных испытаний Испытательным центром топливно-смазочных материалов НИИАТ было сделано заключение, на основании которого «Аспект-Модификатор» сертифицирован Госстандартом России.

Как видим, ничего революционного «Аспект-Модификатор» нам не сулит — это не баснословные обещания сэкономить 25 % топлива, поднять мощность в 1,5 раза и тому подобные достижения на уровне Нобелевской премии. Все достаточно реально, в пределах потерь на трение (см. диаграмму, ЗР, 1993, № 11). Понятно и главное достоинство препарата — уменьшение износа деталей.

«Аспект-Модификатор» — не присадка к маслу, а состав, образующий покрытие на металле. Масло в данном случае служит лишь средством доставки препарата к металлическим поверхностям. На них образуется очень прочная и «скользящая» пленка толщиной 40...50 Ангстрем, действующая подобно губке, впитывающей масло. Таким образом, исключается сухое трение деталей и уменьшается их износ.

Разработчик и производитель «Аспект-Модификатора» — АО «Амтек» рекомендует вводить его один раз за весь срок службы автомобиля, поскольку пленка остается на металле и при смене масла. О прочности и долговечности образующегося покрытия говорится и в заключении научно-исследовательского физико-химического института им. Л. Я. Карпова, исследовавшего поверхность вкладыша коленвала автомобиля ВАЗ-2105. После обкатки машины в двигатель залили «А-М», а через 79 000 км пробега выполнили электронный спектроскопический анализ состава поверхности вкладыша, на основании которого сделан «...вывод об образовании на поверхности вкладыша фторсодержащего ...покрытия и о сохранении этого покрытия при длительной эксплуатации вкладыша в рабочих условиях».

Результаты проведенных исследований свидетельствуют о высокой стойкости антифрикционного покрытия, образующегося на поверхностях трения при введении в масло двигателя «Аспект-Модификатора».

Понятно, что автолюбитель, добавив к моторному маслу «А-М», вряд ли заметит полупроцентную экономию топ-

лива или двухпроцентное увеличение крутящего момента.

Действительно заметное и «козырное» свойство «А-М» — это снижение износа трущихся пар. Другое, менее заметное — улучшение моющих свойств масла. Последнее особенно важно при нашей масляной разсортице, когда подчас сам точно не знаешь, какое масло у тебя в моторе. К тому же мы привыкли ориентироваться только на вязкость масла, забывая о его прочих, тоже важных, свойствах, в том числе и о мощи. «А-М», защитив двигатель от нагара и лакоотложения и коррозии, скорректирует наш однобокий подход.

Чтобы добиться наибольшего эффекта от применения «Аспект-Модификатора», надо выполнить несколько нехитрых правил. Еще раз процитируем заключение НИИАТ: «Эффективность действия препарата в наибольшей степени проявляется при обработке новых двигателей и агрегатов трансмиссии (после периода обкатки) и при обработке их после промывки промывочным маслом (например, МС-П1 или МТП-2)».

Так что, если вы не помните («за давностью лет»), когда последний раз меняли масло, а тем более если залито было низкосортное, обязательно промойте смазочную систему: в противном случае «А-М», «самостоятельно» почистив двигатель, может сильно загрязнить масло, которое способно даже закупорить каналы. Кстати, лучше не пренебрегать заводской инструкцией и промывать двигатель каждые 30 000 км пробега.

Чтобы покрытие образовалось не на стенках картера, а на трущихся поверхностях, после введения «А-М» необходимо дать двигателю или агрегату трансмиссии поработать — в инструкции оговорено время 30 минут или 30 километров пробега. Еще лучше сразу совершить длительную поездку.

Чтобы эффект от «А-М» был заметнее, советуют применять его комплексно — и для двигателя, и для агрегатов трансмиссии, ведь в последних потери на трение тоже довольно значительны.

Внешне действие «Аспект-Модификатора» проявляется по-разному — обычно через 500—1000 километров после введения (на хорошо отрегулированном двигателе можно вообще ничего не почувствовать). Возможно, снизится шум, особенно в трансмиссии, равномернее будет работать двигатель, возрастут обороты холостого хода.

Были случаи, когда при падении давления масла в системе препарат сохранял двигатель. Конечно, это не повод ездить с сухим картером, полагаясь на «А-М», но шансов добраться без масла в моторе своим ходом до мастерской у вас станет больше.

Надо сказать еще о совместимости «А-М» с автомобильными маслами. АО «Амтек»: «Препарат полностью совместим со всеми типами масел, включая синтетические, кроме растительных».

С декабря 1993 года «Аспект-Модификатор» выпускают в новой упаковке с одноразовой пробкой. На обратной стороне флажка есть даже штрихкод, «как в лучших домах». Одновременно с появлением нарядных желтых флажков к двум «Аспект-Модификаторам» присоединился третий «Аспект-Модификатор» — очиститель топливной системы, производимый АО «Амтек» в сотрудничестве с финской компанией «Neste Alfa OY». Это multifunctionальная добавка к топливу,

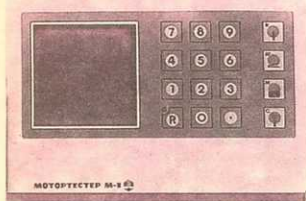
которая позволяет нейтрализовать в нем воду, предотвратить коррозию, исключить возможность образования льда в топливной системе и улучшить экологические показатели работы двигателя. Этот препарат рекомендуется применять каждые 10 000, в городском цикле — 5000 километров.

Ассортимент автомобильной химии, выпускаемой «Амтеком», расширяется. На очереди — препараты для ухода за кузовом, депрессорная добавка к дизтопливу, позволяющая использовать летнюю «солярку» при минусовых температурах, и интересная мощная присадка к маслам. Ее можно будет добавить к старому, отслужившему свой срок, маслу, проехать 200—300 километров и таким образом промыть двигатель без специальных промывочных масел. После этого можно заливать чистое масло в уже чистый мотор.

Производит «Аспект-Модификатор» всех видов акционерное общество «Амтек»: 124015, Москва, ул. Б. Новодмитровская, 14. Телефоны: 285-92-24, 285-93-11.

Рекламная публикация

МИНСКИЕ МОТОР- ТЕСТЕРЫ



С понятием «диагностика автомобиля» мы познакомились два десятка лет назад, когда стали входить в строй спецавтоцентры ВАЗа. В каждом был участок, где определяли техническое состояние автомобиля не на глазок, как прежде, а при помощи стенов. Сюда охотно заезжали клиенты перед техобслуживанием и ремонтом, благо операция недлительная, да и стоила недорого. Но время шло, оборудование изнашивалось.

Чтобы заменить его и оснастить свои новые станции, АО «АвтоВАЗтехобслуживание» заказало прибор для измерения параметров двигателя — мотор-тестер специализированного бюро «Камертон» в Минске. Выбор оказался удачным: разработанные и изготовляемые этим предприятием приборы М1 и М1-2 считаются ныне одними из лучших среди выпускаемых в СНГ.

В последние годы, когда стали интенсивно возникать новые негосударственные станции и мастерские по ремонту автомобилей, вырос спрос на малогабаритное и сравнительно дешевое оборудование. Этим требованиям полностью отвечает мотор-тестер модели М1-2. Серийный экземпляр был испытан в редакции.

Что он собой представляет и на что

способен? Это небольшой (380×280××210 мм) ящик массой около 10 кг, начиненный электроникой. Для работы его можно просто положить на крыло машины. При помощи датчиков и стробоскопа он измеряет более 30 параметров двигателя и электрооборудования, причем большинство — в динамике, то есть при различных режимах работы мотора. Используются оригинальные методы косвенного определения мощностных параметров, что позволяет получить данные, недоступные даже стационарным мотор-тестерам. Например, относительную компрессию по цилиндрам.

В постоянною память прибора заложены важнейшие характеристики (число цилиндров и порядок их работы, момент инерции движущихся частей и допустимые значения измеряемых параметров) для 15 моторов наиболее распространенных отечественных и зарубежных моделей автомобилей. Для диагностирования других данных их вводят в оперативную память, пользуясь мембранной клавиатурой прибора. В начале испытаний достаточно набрать номер модели, чтобы прибор сам сравнил полученные результаты с допустимыми.

Подробная инструкция, прилагаемая к мотор-тестеру, позволяет быстро освоить его. Пользоваться им гораздо проще, чем порой представляется, когда говорят об электронной диагностике. Интересная особенность прибора — автоматический диалоговый режим работы с оператором-диагностом. На экране высвечиваются необходимые для его работы инструкции, подсказки по подключению датчиков и т. д. Результаты измерений хранятся в памяти приборов до конца испытаний, что позволяет просмотреть их на экране и при необходимости зафиксировать.

Первые же испытания показали, что работать с мотор-тестером легко и даже приятно, ну а главное — была получена обширная информация об автомобилях, на которых мы ездим. Правда, в большинстве случаев она не радовала владельцев, поскольку вскрывала «болезни», о которых те не подозревали. Так, из восьми проверенных автомобилей ВАЗ только у

одной «девятки», купленной в 1993 году, параметры соответствовали норме. У остальных хватало неочевидных дефектов, даже у ВАЗ-2107, вышедшего из заводских ворот в 1992 году.

Чем же «болеют» не такие уж старые (большинство выпуска 1990—1992 гг.) автомобили? На первом месте — чрезмерное отклонение угла замкнутого состояния контактов прерывателя для разных цилиндров, что говорит о неисправности механических элементов распределителя. Этим страдают все автомобили.

Вторым по распространенности (у пяти машин) дефектом оказалось недостаточное время «горения» искры в цилиндрах двигателей.

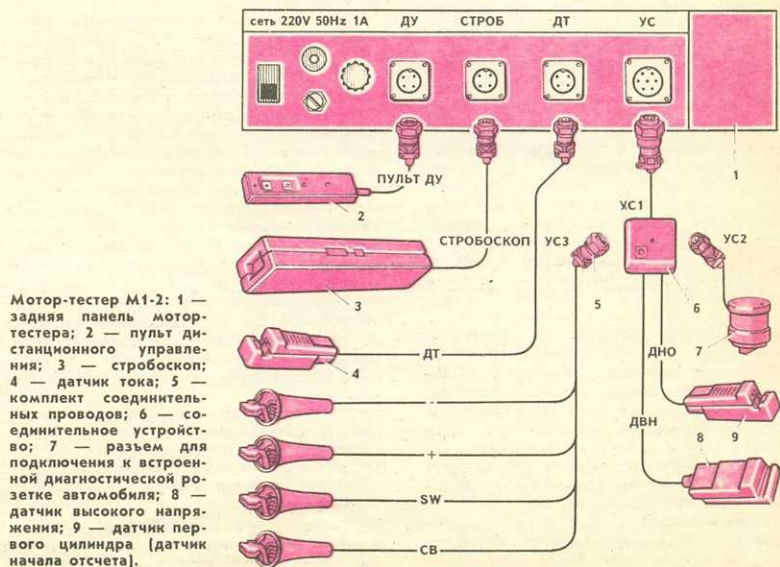
У четырех автомобилей не соответствовали норме значения угла замкнутого состояния контактов прерывателя, причем все эти машины прошли после очередного технического обслуживания более 10 тысяч километров.

Нарушение баланса мощности по цилиндрам двигателя обнаружилось у трех автомобилей, прошедших, кстати, более 85 тысяч километров. Их владельцам придется заняться проверкой и регулировкой клапанов или свечами зажигания. А вот недостаточная компрессия оказалась только у одного автомобиля — «четверки» 1986 года выпуска с пробегом более 110 тысяч километров.

В общем, мотор-тестер М1-2 оставил хорошее впечатление — прямо не хочется возвращать его хозяевам.

В нынешнем году СКБ начинает выпуск мотор-тестеров новой модели М2, предназначенных для работы как с карбюраторными, так и дизельными двигателями. В этом приборе предусмотрено программное сопряжение с персональным компьютером, а также с печатающим устройством для сохранения оперативной информации по каждому из диагностируемых автомобилей, документирования и выдачи протокола испытаний.

Для приобретения мотор-тестеров обращайтесь по адресу: 220001, Республика Беларусь, г. Минск, ул. Могилевская, 28, СКБ «Камертон». Контактные телефоны: (0172) 20-52-80, 26-39-22. Факс 26-39-20.



С начала разложил газеты с объявлениями, выписал телефоны и адреса организаций, напрямую торгующих стеклами, и тех, кто занимается ремонтом. Созваниваясь и встречаясь с представителями предприятий, узнал много интересного. У «стекольных» продавцов на одинаковый товар порой настолько разные цены, будто они ничего не знают друг о друге. К примеру, ветровое стекло для БМВ-316 1982 года в небольшом магазинчике у площади Коммуны в Москве стоит 335 тысяч рублей, а на станции техобслуживания БМВ — уже 350 долларов США или 612 тыс. руб. по курсу марта (1 доллар — 1750 руб.). Если у вас БМВ-325 последнего поколения (Е-36), то булыжник, влетевший в

оно стоит «всего» 375 марок (например, для «Опель-Омеги»).

Стекла для американских машин довольно дороги. Кроме того, для моделей среднего и большого класса цена стекла зависит от того, тонировано оно полностью или только с полоской поверху — «противосолнечным козырьком» или с антенной (бывает и такое — антенна заделана в стекле).

К примеру, ветровое стекло с солнцезащитной полоской для джипа «Гранд-Чероки» — всего 360 долларов (цена новой машины 32—35 тысяч), а полностью тонированное как «Шевроле-Блейзер» — уже 850, хотя машины одного класса и назначения. Такая наценка (в зависимости



Рано или поздно владелец любой иномарки, даже самой надежной, вынужден будет искать запасные части. У моего приятеля «Опель-Рекорд» 1982 года. Ровно год он не знал проблем — теперь пришла пора менять амортизаторы, колодки и ветровое стекло: его просто разбили возле дома. Я решил ему помочь. Занялся самым сложным — поисками стекла.

ТАКИЕ РАЗНЫЕ СТЕКЛА

салон через стекло, «высадит» около 500 долларов.

Вообще уровень цен на ветровые стекла в стране очень высок. Для поддержанной машины, приобретенной пусть даже за 5000 долларов, стекло за 850 (по прейскуранту одной из торговых фирм) — это более чем ощутимо. Особенно если учесть, что стекла отечественных машин в 100—150 раз дешевле (для ВА3-2108 — 40—50 тыс. руб.). Как говорится, почувствуйте разницу...

Продолжая обзванивать продавцов, узнали, что стекло для «Мерседес-Бенца-380» (семейства W126) обойдется в 970 немецких марок или 606 долларов, а для «190-го» (W201) — в 480 марок (300 долларов). На том же уровне цены стекол для шведских СААБ-9000 — около 800; «Волво-760» и -460 — 600 и 411 долларов соответственно. Автомобили «Опель», оказывается, содержат несколько дешевле, чем другие европейские машины, — стекло можно менять вдвое чаще, чем на «Мерседесе»:

от исполнения) составляет от 15 до 50 % к базовой цене простого стекла.

Конечно, цена зависит и от того, кто поставил стекло на наш рынок. Чаще это отечественные купцы, но встречаются и зарубежные продавцы от предприятия-изготовителя. Последние поставляют запчасти прямо с завода. В первом случае фирмы обычно продают запчасти по заказу с большей «накруткой», а во втором (это официальные дилеры) — с меньшей.

Появились у нас и свои фирмы, которые изготавливают стекла типа «триплекс» требуемых форм и размеров. С работниками одной из них удалось поговорить. Об этом рассказу подробнее, поскольку предприятий сегодня немало, а вот качество изделий, как выяснилось, не всегда на высоте.

Приемщица по телефону настойчиво зывала приехать именно к ним сегодня же — интонации переходили от вкрадчиво-мягких до почти требовательных. И вот почему. Мне безапелляционно

заявили: «У нас же самые низкие цены в Москве!» «Самой низкой» оказались какие-то 200 тысяч рублей. Тогда я поинтересовался, смогут ли они за те же деньги сделать стекло для УПВ «Шевроле-Лумина». Огромное, оно захватывает немалую часть боковины и представляет собой весьма сложную поверхность. Оказалось, это — «пустяк, главное — пригоняйте машину, мы тут по месту померим — как, чего...» Дерзните же, американцы: в России все же за 290 тысяч рублей сделают триплекс не хуже вашего, вот только мерочку снимут.

Что может скрываться за таким предложением, показал другой случай. Ночью «меломаны» в поисках вождяленного магнитофона разбили ветровое стекло в иномарке, изготовленное как раз по заказу. Хозяин машины предусмотрительно унес магнитофон с собой, а вот стекло после удара не разлетелось и не повисло на клеющей основе триплекса — оно раскололось острыми осколками, торчавшими внутри салона; часть их осталась в уплотнителе, другие рассыпались по передним сиденьям. Легко представить, какие травмы получили бы пассажиры и водитель, если бы стекло разбилось на ходу от случайного камня или, хуже того, при столкновении. Так что приятель недолго жалел об утрате, тем более что к моменту набега вредителей стекло уже успело почему-то помутнеть и к тому же болталось в уплотнителе.

Вспоминая этот случай, теперь я сомневаюсь, что изделия подобных «фирм» безопасны, а технология в кустарных лабораториях соответствует стандартам. Может быть, со временем нужда в «самодельных» стеклах отпадет, но не сегодня: ведь 300 тысяч рублей — не 800 долларов. Не буду утверждать, но выскажу сомнение: может, лучше переплатить за нормальное доброкачественное изделие (читай — за безопасность), чем подвергать себя риску.

Возможно, цены на ветровые стекла несколько снизятся. Коммерсанты из ближнего и дальнего зарубежья, зная спрос, предлагают стекла для европейских и американских автомобилей и по ценам на 30—40 % ниже, чем у московских фирм и СТО. Но пока эти предложения — только на бумаге.

Заплатить 400 долларов за стекло к «Опелю», приобретенному приятелем за 1600 «зеленых», я не решился. Но стекло все же нашел — всего за 220 тысяч рублей, в двенадцатом по счету магазинчике, торгующем запчастями со старыми и разбитыми машин. Стекло было немного потерто, но это терпимо...

И. САДЫКОВ

С той поры, как автотехника из государственной собственности стала переходить в частную, в руки индивидуальных владельцев перекочевало множество мини-фургончиков ИЖ-2715. По грузоподъемности — уникальная пока в России легковая машина, а потому и пользующаяся огромным спросом как новая, так и «бэушная». Но вот беда: посадочных мест в ней всего два, включая водительское. А перевозить бывает необходимо не только грузы, но и людей. Многие водители оборудуют фургон двумя-тремя стульями с обломанными ножками и даже свет про-

ПРИГОВОР ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ

водят в кузов, вместе с приточной вентиляцией. А вот плексигласовые окна позволяют себе единицы, знают, что переделка кузова под грузо-пассажирский вариант запрещена. Но почему?

В автотехнической инспекции ГУ ГАИ ГУВД России нам объяснили, что 14 июня

1992 года им было «спущено» указание о недопустимости подобных переделок. Инспектора отдела, поясняя решение Главка, сослались на пришедшее в их адрес письмо «Ижмаша», подписанное главным конструктором ЦКБ-36 В. Умняшкиным. В нем было указано, что подобная переделка возможна только в заводских условиях, так как для безопасной эксплуатации необходима установка дополнительных, усиливающих кузов панелей. Как говорится, приговор окончательный.

Б. ИВАНОВ

УХОЖЕННАЯ СТАРИНА



Новый автомобиль, особенно последней модели, конечно же, лучше старого. До недавнего времени автор принадлежал к числу тех, для кого это аксиома. Однако пересмотрел свои взгляды — после того, как поработал над восстановлением нескольких старинных автомоби-

лей...

Олдтаймер, как называют такие машины на Западе (в том числе и в Германии), — это не просто старый автомобиль. За рядный четырехдверный седан, который выпускали десятками, сотнями тысяч, как правило, заканчивает жизнь на автомобильной свалке. Чтобы превратиться в олдтаймер и получить право на вторую жизнь, нужен яркий характер, придающий машине исключительность (напомню: именно так звучит по-русски модное слово «эксклюзивность», цепляемое ныне на что угодно — от редкого автомобиля до яркого галстука). Итак, исключительность — что ее определяет? Своеобразный облик, необычные, смелые технические решения и, конечно, малый ти-

раж модели. Сочетание этих качеств придает олдтаймеру коллекционную ценность.

Немало подобных машин мне с коллегами пришлось реставрировать в берлинской мастерской Хайнца Штурма. Наиболее интересные — на снимках. Поскольку эта мастерская специализируется на ремонте автомобилей «Мерседес-Бенц», речь пойдет именно о них.

Однажды доставили на прицепе «Мерседес-300», у него полностью вышла из строя тормозная система, а двигатель и кузов требовали капитального ремонта. Это был первый олдтаймер, в реставрации которого я принимал непосредственное участие (кстати, она обошлась владельцу в 75 тысяч марок). И сегодня, спустя сорок лет, «Аденауэр» (см. ЗР, 1993, № 1 — ред.) восхищает солидностью, необыкновенной плавностью хода. Сам убедился: даже на булыжной мостовой кузов, укрепленный на прочной раме, абсолютно не дребезжит, не издает посторонних звуков.

А вот другая знаменитая (редкая, особенная, притягательная — эпитеты можно нани-

зывать бесконечно) модель — «Мерседес-Бенц-300SL» (см. ЗР, 1993, № 3 — ред.). Его выпускали в двух вариантах: купе (1954—1957 гг.), особенностью которого были двери, откидывающиеся вверх (за что получили название «флогельтюрен» — двери-крылья), и родстер — кабриолет спортивного типа (1957—1963 гг. — на фото). Нестареющая красота в сочетании с характеристиками, за которые не приходится краснеть и сегодня, снижали машине стойкую любовь коллекционеров.

Интересная особенность конструкции — пространственная

Автор не избежал соблазна запечатлеться рядом с одним из олдтаймеров — шестицилиндровым 80-сильным «Мерседесом-220-кабриолет» модели 1951 года.



трубчатая рама, к которой крепятся агрегаты и кузов. Она обладает высокой жесткостью на скручивание, что благоприятно сказывается на устойчивости автомобиля. Правда, горизонтальная ферма рамы располагается довольно высоко — из-за этого вход в машину не слишком удобен.

Другая особенность — довольно неожиданная: в багажнике у «Мерседеса-300SL» помещаются два чемодана красной кожи, выкроенные точно по форме отсека: они входят в комплектацию машины.

Родстер оценивают нынче в 800 000 марок (или полмиллиона более «понятных» россиянам долларов). Ну, а купе — вдвое дороже. Правда, цены довольно условны: редко кто проявляет желание расстаться с таким сокровищем.

Притягательность модели 300SL настолько велика, что небольшая фирма «Шайб» стала выпускать репликаторы — машины, точно повторяющие внешний облик оригинала, но «зрелые» современными агрегатами — в частности, V-образным восьмицилиндровым двигателем

мощностью 204 л. с./150 кВт.

Модель «220S-купе» не столь экзотична, но по-своему интересна. Шестицилиндровый двигатель с верхним расположением распределительного вала, механическим впрыском топлива был разработан одним из инженеров компании «Даймлер-Бенц» во время второй мировой войны. Тогда он нашел применение как мотор, приводящий в движение прожекторы ПВО для прицельной стрельбы из зениток по самолетам. Инженеры то и дело жаловались генералам вермахта: нужны дополнительные средства на дальнейшую доводку двигателя — ему не хватает мощности, чтобы быстрее перемещать прожекторы. Благодаря этой хитрости удалось на деньги вермахта разработать автомобильный двига-

«Мерседес-Бенц-300SL» — первая в мире серийная модель с впрыском бензина [6 цили., 2996 см³, 216 л. с.]. Скорость — до 267 км/ч, время разгона с места до 100 км/ч — 7,7 с.

тель с очень высокими для своего времени показателями.

Еще одна редкая модель — «Мерседес-Бенц-230S» с кузовом «универсал», выпускавшаяся в 1966—1967 гг. Их изготовили всего несколько тысяч штук, а продали вовсе считанные единицы. Комфортабельный, престижный «Мерседес-Бенц» в утилитарном исполнении не нашел тогда своего покупателя. Как видите, кузов автомобиля в очень плохом состоянии — потребуются месяцы кропотливого труда, прежде чем отреставрированный «Мерседес» вручат довольному владельцу.

Впрочем, что касается «Мерседеса», авторитет этой марки (особенно в Германии) чрезвычайно высок, поэтому заботой и вниманием окружены не только «эксклюзивные» модели вроде описанных выше «трехсотых». Мне пришлось участвовать в восстановлении скромных, вне-

ше ничем не примечательных машин — послевоенного -170V или -190, выпущенного в 60-е годы. Их реставрировали с таким же вниманием, тщательностью, как и более дорогих «родственников».

Хозяева олдтаймеров — обычно состоятельные люди, неравнодушно относятся к старой автомобильной технике и стремятся сохранить свои автомобили в первозданном, оригинальном виде. Для этого они не жалеют средств: ведь антикварная машина — всегда надежное помещение капитала. На своих красавцах они, конечно же, не ездят каждый день. Машины стоят, как правило, в гаражах и используются для кратковременных поездок, обычно в летнее время, для участия в парадах, слетах. В Германии около 80 000 любителей старинных автомобилей и реставраторов, которые объединены в клубы — по мар-

посчастливилось купить коллекционную модель в «состоянии 3» или «4», скажем, за 20 000 марок, должен будет вложить в реставрацию минимум 50—60 тысяч, чтобы она достигла уровня, оцениваемого «единицей». После чего олдтаймер в состоянии «1А» едва ли оценят выше тех же 50—60 тысяч. (Исключения вроде приведенного выше крайне редки.)

В разговоре о реставрации или капитальном ремонте автомобилей, которым более 20 лет, обязательен вопрос: а где же берут для них запчасти? Что касается «Мерседес-Бенца», эта фирма до сих пор делает так называемые быстроснабживающиеся детали, запчасти для двигателей, глушители, детали тормозов, а также кузовные детали и стекла ко всем (!) послевоенным моделям. Ну, а если понадобились какие-то детали, уже не выпускаемые фирмой — производи-

тельном первозданном виде можно говорить.

Я намеренно не рассказывал здесь о музеях, ралли и пробегах олдтаймеров — словом, о «парадной» стороне дела, а дал только беглое представление о том, как их возвращают к жизни.

Встречаются и старинные машины в оригинальном состоянии: в свое время их умышленно законсервировали, оставив без движения. В конечном счете, это не так важно. Главное то, что свидетели автомобильной истории, а точнее, ее главных действующих лиц, блиставших когда-то в автомобильных салонах, вызывавших восторг и восхищение, сегодня бережно сохраняют и возвращают из небытия знатоки и любители автостаринны.

Полагаю, теми, кто несет немалые затраты и хлопоты ради восстановления старинной машины, движут разные интересы.

авторитетной марки, настоящей музейной ценностью.

Не приходится удивляться, что Германия — родина автомобиля — стала настоящим заповедником старинной техники, где великолепные образцы машин прошлого сохраняют и гордятся ими. Что касается «Мерседес-Бенца», то в прошлом году фирма открыла даже специальный технический центр для обслуживания, ремонта и восстановления старинных автомобилей этой марки. Надо ли говорить, что трудятся там специалисты высочайшей квалификации.

Огорчительно бывает сознавать, что столь трогательно-уважительное отношение к истории техники стало нормой в обществе, которое мы, россияне, привыкли пренебрежительно именовать обществом потребления. Казалось бы, что для такой машины: проехал, продал, купил



кам, моделям или иным направлениям собирательства.

Узнать, сколько стоит сегодня тот или иной олдтаймер, можно из регулярно издаваемого справочника, где представлены модели, имеющие коллекционную ценность. Стоимость каждого экземпляра зависит прежде всего от его технического и внешнего состояния, которое определяется по пятибалльной системе. Прекрасное — «1», «хорошее» — «2»; оценки «3», «4» говорят о том, что автомобиль требует серьезного ремонта или реставрации. Разумеется, стоимость машин одной и той же модели может сильно колебаться в зависимости от того, в какую оценочную группу входит конкретный экземпляр.

Коллекционирование старинных автомобилей — не более чем дорогое хобби: заработать продажой таких машин, по существу, невозможно. Реставрированные олдтаймеры редко меняют владельцев, а тот, кому

Этот универсал на базе «Мерседес-Бенца-230S» 1966 года, похоже, только теперь оценен по достоинству.

Однако, чтобы вернуть его в строй, понадобится кропотливая «пересадка кожи».

Кожа (на сей раз без кавычек) и дерево ценных пород — так во все эпохи отделяли дорогой автомобиль.

Фото автора

телем машины, на помощь придут другие предприятия, специализирующиеся в изготовлении частей для олдтаймеров. Немало самых неожиданных вещей можно встретить на рынках запчастей, автомобильных свалках (об этом своеобразном предприятии автосервиса стоит рассказать отдельно).

В одной из обивочных мастерских вам отреставрируют салон: перетянут кожаные сиденья, установят или заменят деревянные панели приборной доски. Разумеется, и маляры знают толк в эмалях и технологиях прежних лет — иначе о



Одних привлекает экзотичность автомобиля, его непохожесть на современные модели, другим любопытно приобщиться к технике ушедших лет, оценить уровень инженерной мысли другой эпохи. Третьи испытывают особую гордость за то, что они владеют редкой машиной столь

новую. На деле, увы, все сложнее — именно у нас, в России, людей волнует сегодня чисто потребительское назначение автомобиля: лишь бы ездил... Тут пока — не до истории, не до культуры. Увы!

М. ГОРБАЧЕВ

БЕЛО-ГОЛУБЫЕ ПРОТИВ ОСТАЛЬНЫХ



Главными фаворитами 45-го чемпионата мира формулы 1 без сомнения будут английская команда "Вильямс", французские моторы "Рено" и табачная компания "Ротманс".

Благими намерениями, говорят, выстлана дорога в ад. Так это или нет на самом деле, проверить трудно. Зато нынешней осенью мы сможем убедиться, верна ли старинная поговорка применительно к чемпионату мира по автогонкам формулы 1.

С 1 января пересмотрены технические требования в этой дисциплине автоспорта. Запрещена активная подвеска колес, поддерживавшая кузов машины параллельно поверхности трассы. Противобуксовочная система, которая заботилась о том, чтобы ведущие колеса не проскальзывали, и, таким образом, существенно улучшала динамику разгона, особенно на мокрой трассе, также поставлена вне закона. Кроме того, запретили антиблокировочную систему тормозов и двустороннюю телеметрическую связь автомобиль — боксы — автомобиль.

Намерения Международной автомобильной федерации можно признать самыми благими. Ее чиновников заботило падение состязательности — не секрет, что в последние годы все меньше гонщиков и команд Ф1 претендуют на чемпионский титул. Что ж, логика железная: электронные системы — штука дорогая. Запретив их, можно снизить затраты команд, позволить относительно бедным «конюшням» догнать богачей.

Но вот один пример. В апреле прошлого года небольшая фирма «Эрроуз» заключила с «Мак-Лареном» соглаше-



ние о совместной разработке управляющей электроники. А в июле стало известно о запрете ФИА. Вся работа пошла насмарку, многие сотни тысяч долларов потрачены впустую. Владелец «конюшни», японский миллионер Ватару Охаси отказался от «Эрроуза». Потеряв деньги, команда потеряла и моторы «Муген-Хонда». Так, в результате заботы ФИА о «бедняках» «Эрроуз» остался у разбитого корыта.

Еще один довод ФИА — электронные изыски облегчают управление машиной, нивелируя способности пилотов. Чемпионат среди гонщиков становится чем-то вроде чемпионата компьютеров. Да, с отменой двусторонней телеметрии инженеры в боксах потеряют возможность влиять на работу узлов и агрегатов автомобиля, контролируя и даже заменяя пилота.

Но вот ведь какое дело. Когда автор этих строк год назад наблюдал за

Безусловный фаворит сезона, команда «Вильямс» сменила желто-синее платье «Кэмела» на бело-голубые одежды другого табачного гиганта — «Ротманс».

работой «Мак-Ларена» в боксах Гран-при Сан-Марино, то, не удержавшись, спросил одного из инженеров: «Часто ли приходится вмешиваться в работу пилота? Ответом послушал недоуменный взгляд: «На моей памяти мы не делали этого никогда. Наше дело — давать советы». «Во всех ситуациях на трассе, — добавил шеф «Мак-Ларена» Рон Деннис, — решение остается за водителем».

Впрочем, давайте отвлечемся от дел минувших и обратимся к нынешнему сезону. Может быть, запреты ФИА уже сказались на повышении состязательности? В чемпионате-94 участвуют 14 команд, на одну больше, чем год назад. На место «БМС-Скудерия Италия» пришли два новичка из Англии — «Симтек» и «Пасифик». Неофиты обладают свои-

ми козырями. У «Симтека» — это оригинальная конструкция передней подвески и трехкратный чемпион мира Джек Брэкхэм в роли коммерческого директора и главной приманки для рекламодателей. «Пасифик» может похвастаться великолепным послужным списком — за десять лет существования команда выигрывает все чемпионаты, в которых участвовала. И все же полное отсутствие опыта в Ф1, невысокий класс пилотов и моторы двухлетней давности делают новичков наиболее вероятными кандидатами в аутсайдеры.

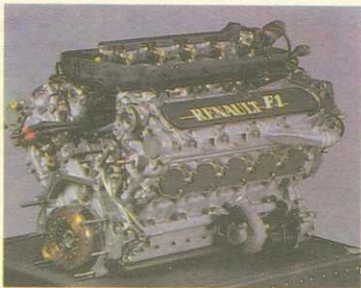
Еще одной группе команд — английскому «Тирреллу», итальянской «Минарди», французским «Лижье» и «Ляруссу» — предстоит доказывать свое право на существование. Главная причина их неудач в последние годы — организационные проблемы. И хотя Кен Тиррел надеется на нового конструктора — одного из самых известных в Ф1 — Харви Постлуэйт, Джанкарло Минарди — на мотор «Форд-Косворт-НВ», выигравший в прошлом году шесть больших призов, думается все же, что уделом этой «малой четверки» станет борьба за места пониже пьедестала.

Гораздо более амбициозные планы у английских «Лотоса» и «Джордана», а также швейцарского «Заубера». Первый из них располагает самым длинным в Ф1 «подписным листом» спонсоров, талантливыми пилотами и мотором «Муген», за спиной конструкторов которого стоит «Хонда».

А «Заубер» поддерживает другой гранд мировой автоиндустрии — «Мерсе-

новое внимание мотору. Установленный на «Мак-Ларене» 10-цилиндровый V-образный «Пежо-А4» построен с учетом четырехлетнего успешного участия марки в чемпионате спортивных прототипов. А вот изменения в кузове и шасси нового «Мак-Ларена-МР4/9» минимальны. Облегченные тормоза и радиаторы, более короткие боковые понтоны — вот практически и все. А рассчитывать на новые успехи со старым багажом вряд ли правомерно.

То же можно сказать о «Бенеттоне». Аэродинамическая «упаковка» его кузова была создана еще два года назад Джоном Барнардом. Теперь англичанин ушел в «Феррари», а нынешний шеф-дизайнер Росс Браун пока не предложил ничего существенно нового. Главное внимание здесь сосредоточили на двигателе. «Бенеттон-В194» — огромный шаг вперед для команды», — говорил накануне



Двигатель «Рено-RS6».

Сумеет ли «Мак-Ларен» после двух лет поражения вновь завладеть командными высотами в формуле 1?

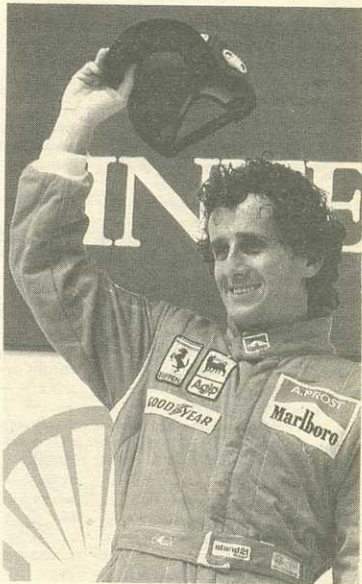
Огромные надежды шеф «Мак-Ларена» и фирма «Пежо» возлагали на возвращение в свою команду Алена Проста. Но после нескольких предсезонных испытаний красно-белого автомобиля француз решил не рисковать и сказал формуле 1 «аде!».

строительного отдела фирмы. Он переманил нескольких инженеров из «Пежо» и бывшего главного конструктора «Хонды» Озаму Гото.

Говорят, что новый мотор «Феррари» с углом развала 75° появится уже в середине лета. И все же ждать от него немедленных результатов было бы неосторожно. Главным претендентом на чемпионский титул в нынешнем сезоне, как и год назад, будет «Вильямс».

Лучший мотор прошлого года «Рено-R55» уступил место более современной модификации-R56. В его конструкции пересмотрены системы впуска и выпуска и камеры сгорания. Шасси может похвастаться новой передней и задней подвеской, снизившей высоту кузова, особенно в задней части. К тому же Фрэнк Вильямс сумел заполучить лучшего пилота современности — бразильца Айртона Сенну. Так что, судя по всему, нас ожидает в нынешнем сезоне бенефис трехкратного чемпиона мира.

Помешать ему сможет только (судьбу-тьфу-тьфу) авария или... Или судья. Да, да, не удивляйтесь. «Дай Бог, чтобы нынешний чемпион мира не превра-



дес-Бенц». Немцы решились на серьезные капиталовложения, гарантировав «Зауберу» последнюю модель двигателя «Илмор» и содействие своего инженерного штаба.

Возможности «Джордана» в этом сезоне увеличились с приходом в помощь шеф-конструктору Гэри Андерсону американца Стива Николза, успешно работавшего в «Мак-Ларене» и «Феррари». «Новый автомобиль просто покорила меня», — восхищался после первых испытаний один из самых (если не самый) перспективных молодых пилотов Ф1 Рубенс Барричелло. — Повороты он проходит как по рельсам!»

И все же шансы на победу машинам даже этих трех команд может дать разве что чудо. Шестнадцать Гран-при нынешнего сезона будут оспаривать гонщики «Мак-Ларена», «Бенеттона», «Феррари».

Первые две «конюшни» уделили ос-

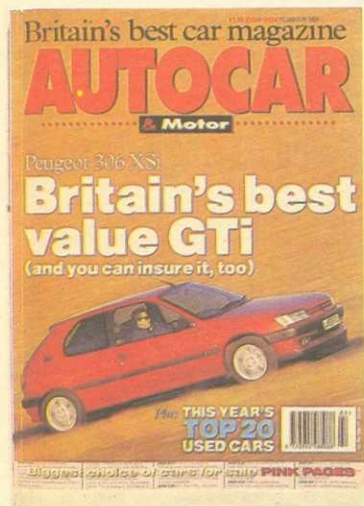
сезона пилот «конюшни» номер 1 Михаэль Шумахер, имея в виду прежде всего двигатель «Форд-Косворт-Цитек-R» последней модификации. Производители редко раскрывают технические характеристики моторов, но говорят, что 8-цилиндровый V-образный «Форд» восьмого поколения располагает мощностью 720—740 л.с. и числом оборотов 14 500 в минуту.

В отличие от двух английских команд, старейшая участница чемпионата мира «Феррари» основное внимание уделила кузову и шасси. Машина стала уже, ниже и более обтекаемой. Барнард пересмотрел конструкцию подвески, аэродинамического оборудования. Двигатель же машины остался прежним — 12-цилиндровый V-образный с углом развала 65° и мощностью (по «шпионским» данным) 780 л.с. при 15 500 об/мин. Правда, новый менеджер «Феррари» Жан Тодт серьезно озабочен усилением моторо-

тился в мировой чемпионат по судебным процессам!» — произнес один из моих коллег на первом представлении нового «Вильямса» в Эшториле. Виной всему опять же запреты ФИА. В «Мак-Ларене» раздаются голоса о том, что новая подвеска «бело-голубых» не соответствует требованиям. Вильямс всячески отрицает и... обвиняет Денниса в использовании электроники в управлении дроссельной заслонкой. У «Феррари» поддерживают и тех и других, а «Бенеттон» обвиняет «Феррари»...

Такое уже было в формуле в начале 80-х годов. Протесты, апелляции и бойкоты даже приводили к отмене этапов. Как будет на этот раз и сумеют ли благие намерения ФИА хоть немного уравнять шансы Сенны и «Вильямса» с шансами других пилотов и команд, покажут ближайшие месяцы.

А. МЕЛЬНИК, журнал «Автоспорт»



Нынче он называется «Отокар энд Мотор». Несколько лет назад два английских автомобильных еженедельника слились в один и объединили свои названия. «Отокар» издавался с 1895 года, то есть еще во времена, когда в Англии действовал пресловутый закон о красном флаге. «Мотор» моложе — вышел с 1903 года.

Много лет они конкурировали, а теперь обрели общую крышу. Теперешний журнал по-прежнему ориентирован на автомобилиста — владельца личной легковой машины, а также всякого, кто готовится им стать. Каждый номер (а он состоит из 100—120 страниц, да еще выходит раз в неделю) содержит массу информации. Это описание новых моделей со всего света, отчеты об испытаниях одной-двух машин, репортажи с гонок и ралли, экскурсии в историю, несколько страничек хроники последних событий (за ними следят корреспонденты в США, Италии и Японии), подробнейшие отчеты о выставках. И — непривычно на наш взгляд — нет «советов бывалых», рекомендаций по поиску и устранению неисправностей, как и других материалов по механическому рукоделию. Видно, нет нужды. Сервис, ремонт, запчасти к любому автомобилю 50 европейских фирм в Британии обеспечат 8574 дилера (среди них и 210 дилеров «Ладью»). В таких условиях проблема «рукоделия» отпадает сама собой. Зато в каждом номере обширный преискуррант всех моделей, предлагаемых на Британских островах. И еще: из номера в номер публикуется сводка всех редакционных испытаний, проведенных за последние пять лет. Она охватывает свыше 400 моделей (то есть 80 в год), среди которых и две наших «Ладью».

Журнал привлекает компетентностью и прямо-таки молниеносной оперативностью: он доносит до читателя последние новости так же быстро, как газе-

та. И поэтому, в отличие от многих других изданий, в нем не бывает информации из вторых рук и перепечаток.

Что касается тестов, то, помимо оценки (взвешенной и разносторонней) испытываемой модели, журнал всегда обстоятельно сравнивает ее с пятью-шестью «одноклассниками». Кроме того, в каждом случае указывает трудоемкость и стоимость текущего обслуживания машины и цену десяти наиболее ходовых запчастей.

Достаточно много внимания «Отокар энд Мотор» уделяет анализу рынка подержанных автомобилей, оценке их отдельных моделей, аукционам автостаринки. Словом, производит впечатление разностороннего специалиста с аналитическим умом. По сути, это всемирный знаток автомобильных новостей, с давними традициями и глубокой культурой.

Конкурентов у «Отокар энд Мотор» в Европе немало, обеспечить себе постоянный круг читателей не просто. И завоевать себе репутацию «Лучший в Британии автомобильный журнал», как это теперь значится на обложке каждого номера, — заслуга немалая. Однако тираж у него не такой уж большой — около 100 тысяч.

Все страницы журнала — с цветной печатью и множеством иллюстраций. Увы, «Отокар энд Мотор» у нас не продается, нет и подписки. Но кое-что все-таки может выписать: как-никак 52 номера в год. Подписная цена в Европе, включая пересылку почтой, — около 175 долларов. Дорого, но журнал очень хороший.

Многие десятилетия мы равнодушно относились к своей истории, в том числе и автомобильной. «Вчера» представляло интерес для очень ограниченного круга людей — все жили днем сегодняшним. Книжки отражали эту позицию. Любознательность к историческим событиям поощрялся государством лишь относительно мемуаров адмиралов, маршалов, революционных деятелей.

Времена изменились, с ними — взгляды и книги. «Похождения космической проститутки», «Пособие по бухгалтерскому учету», «Как найти работу в Америке» — такие издания переживают бум. А для интеллигенции — книги о Николае II, воспо-



ИСТОРИЯ У НАС БЫЛА!

минания эмигрантов, размышления недавних диссидентов.

И вдруг на фоне всех этих «хитов» (увы, так теперь выражаются) — издана книга в твердом переплете, суперобложке, с красивым форзацем. И о чем? Об автомобильной жизни России до 1917 года! Полноте: была ли она, если отталкиваться от того, что мы уже привыкли слышать? «Зачаточная стадия», «жалкое состояние», «отсутствие перспективы»...

Автор книги «Автомобиль в России» Константин Шляхтинский доказывает обратное — на основе документов, старинных фотографий, рекламных объявлений, выдержек из периодической печати. Книга охватывает производство автомобилей и гонки, развитие «моторного транспорта» и жизнь автомобильных клубов, проникновение автомобиля в армию и организацию международных выставок, людей и событий. Обилие фотографий и старинная, какая-то теплая манера оформления книги создают при ее чтении ощущение доверия и уюта — согласитесь, редкость в наше нервное время. Девяносто страниц текста несут нам точную, интересную, а главное, достоверную информацию. И кто бы ни начал их читать — молодой человек или пенсионер, специалист или дилетант, уверен, они не только расширят свой кругозор, но и скорректируют свое мировоззрение в действительно патриотическом смысле. Оказывается, тогда, 80 или 90 лет назад, Россия, кое в чем преуспела «касательно автомобильного дела» и очень отчаянно узнать это, особенно нынче.

Столичное издательство «Хобби-книга» совершило прямо-таки героический поступок. Оно открыло для широкого круга авто-

мобилистов знающего автора, историка по складу ума, и не побоялось выложить на прилавки **пятьдесят тысяч экземпляров** его уникальной работы. Возможно, «Автомобиль в России» не будет раскупать с лета, как руководство по самообороне или кулинарные рецепты. Но книга эта, уверен, заложит в нас основы автомобильной культуры. Пузырев и Меллер, Нагель и Свечин — мы, возможно, слышали о них. Шляхтинский показал нам их портреты.

Автомобили в Севастополе, наском военно-морском порту, полудусеничные машины Кедреса, эмблемы автомобильных клубов России, Одесская автомобильная выставка, эпизоды автомобильных гонок в Москве 85 лет назад — все это вы найдете у Шляхтинского, как в энциклопедии. А коли так, книгу просто необходимо купить.

Конечно, попадутся и огрехи — никто от них не застрахован.

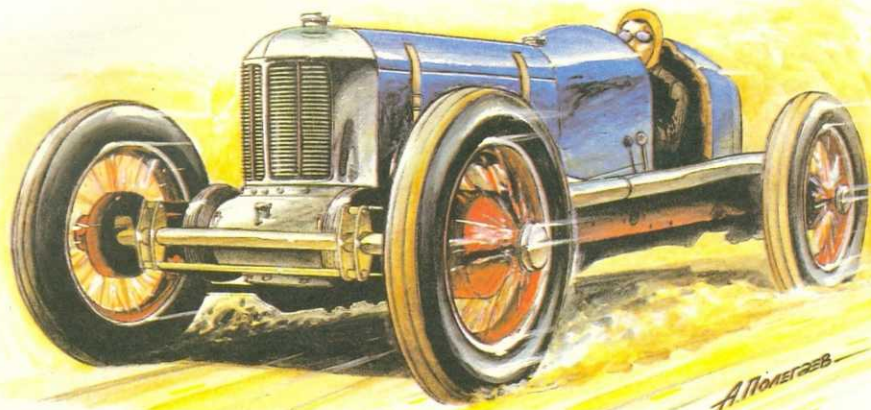
На стр. 74 помещен портрет П. А. Фрезе, но... с подписью «П. А. Яковлев». Оби сообщество построил первый в России подвижной автомобиль (его фото опубликовано), но это не повод подменять одного другим и инициалы Фрезе приписывать Яковлеву. А на стр. 27 изображен грузовик «Делаэ», как следует из надписи на тенте его кузова, — но в подписи значится «Деляж». Восемь интереснейших документальных снимков на стр. 50 и 51 никак не аттестованы по времени, месту, характеру событий.

Эти недочеты, к счастью, не типичны для книги. Они по-своему оттеняют ее главное достоинство. И за него — наши поздравления автору и издательству!

Л. ШУГРОВ

КНИЖНАЯ ПОПКА

«МИЛЛЕР-91» (США)



Год постройки — 1925; количество мест — 1; двигатель: число цилиндров — 8, клапанный механизм — 2ОНС, нагнетатель — приводной центробежный, рабочий объем — 1448 см³, мощность — 154 л. с./113 кВт при 7000 об/мин; коробка передач — механическая, трехступенчатая; размер шин — 6,00—19; длина — 3200 мм; ширина — 1500 мм; высота — 1200 мм; колесная база — 2400 мм; колея — 1300 мм; масса в снаряженном состоянии — 635 кг; наибольшая скорость — 240 км/ч.

«КОРД-L29» (США)



Годы выпуска — 1929—1932; количество мест — 2; двигатель: число цилиндров — 8, клапанный механизм — SV, рабочий объем — 4885 см³, мощность — 125 л. с./92 кВт при 3600 об/мин; коробка передач — механическая, трехступенчатая; размер шин — 7,00—18; длина — 5210 мм; ширина — 1700 мм; колея — 1524 мм; масса в снаряженном состоянии — 2020 кг; наибольшая скорость — 125 км/ч.

Среди первопроходцев неведомого Края Переднеприводных Автомобилей — немало американцев. Этот факт малоизвестен, но исторически верен. Одним из пионеров был Джон Уолтер Кристи. Он в 1904 году начал строить образцы автомобилей, главным образом для гонок, с двигателями, установленными поперечно, и независимыми подвесками передних колес.

Известный американский гощик 20-х годов Джимми Мерфи, проникнувшись доводами своего механика Рилея Бретта, горячего поклонника машин Кристи, в 1923 году заказал мастерской Гарри Миллера (1875—1943 гг.) переднеприводный гоночный автомобиль. Ссылаясь на конструкции Кристи, Бретт убедил Миллера, что на виражах трек, где проводилось большинство американских автомобильных гонок, тянущие ведущие колеса будут лучше удерживать машину на выбранной гоночной траектории. И еще: при передних ведущих колесах сиденье гощика можно максимально опустить (карданный вал отсутствует), уменьшить лобовую площадь и, следовательно, аэродинамические потери.

Первая гоночная машина «Миллер-91» появилась в 1925 году. Двигатель конструкции Г. Миллера был «перевернут» — сцеплением вперед. С ним стыковалась коробка передач, а та, в свою очередь, жестко соединя-

лась с главной передачей. К ведущим колесам шли полуоси с карданными шарнирами на обоих концах. Наружный представлял собой два («спина к спине») классических карданных шарнира, которые и обеспечивали равномерность передачи вращения к колесу. Этот довольно массивный узел плохо компоновался со ступицей колеса, поворотным шкворнем, поэтому тормозные барабаны Миллер вынес к главной передаче, как на «Бразье», «Альвисе», «Тракте». А колеса соединил выгнутой вперед трубчатой осью. Упругим элементом служили четверть-эллиптические рессоры; они же в сочетании с двумя продольными реактивными тягами передавали на раму толкающие и тормозные реакции.

На новом автомобиле Мерфи в мае 1925 года финишировал в Индианаполисе вторым. На следующих гонках в Индианаполисе (1926 год) девять гощиков из первой десятки шли на этих машинах. Конец двадцатых и начало тридцатых годов на гонках прошли под знаком превосходства переднеприводных «миллеров». Один из них, на котором Фредди Фрей выиграл 500-мильную (800 км) гонку 1931 года в Индианаполисе, экспонируется ныне в музее этого автодрома.

В общей сложности фирма Г. Миллера с 1925 по 1933 годы построила не более полусотни переднеприводных гоночных автомобилей.

из коллекции журнала

За рулем

В самое неподходящее время, в годы великой депрессии, три американские автомобильные фирмы, ныне забытые, — «Ракстон» (в 1928 году), «Обурн» (в 1929-м) и «Гарднер» (в 1930-м) решились на производство больших переднеприводных автомобилей. Наибольшую известность получили машины «Корд» компании «Обурн», причем несколько из них были даже ввезены в СССР.

Эррет Лоббан Корд в 1924 году стал владельцем автомобильной фирмы «Обурн». Он задумал целью выпустить на американский рынок экстравагантную машину высокого класса и передовой конструкции. Победы переднеприводных «миллеров» на гонках произвели на Корда такое впечатление, что он в 1927 году купил у Г. Миллера права на использование его патентов и поручил конструктору Карлу ван Рансту спроектировать модель L-29 по той же компоновочной схеме, что и «Миллер-91». Действительно, у обеих машин силовой агрегат, подвеска передних колес, передние тормоза имеют много общего в технических решениях. Ван Ранст вместо гоночного мотора применил рядную «восьмерку» фирмы «Континенталь», в результате чего машина получила длинный (1375 мм) капот, заменил в главной передаче конические шестерни гипоидными, вывел рычаг переключения передач на панель приборов.

Внешний вид автомобиля разрабатывал дизайнер Альфред Лийми, сохранивший на «Корде» стиль «милле-

ровского» радиатора, овальную крышку на картере главной передачи, трубчатую переднюю ось.

Как и у «Миллера», роль синхронного шарнира выполняло двоянное карданное сочленение. Ван Ранст отдал предпочтение гидроприводу тормозов в то время, когда господствовал механический двигатель с двухкамерным карбюратором (тоже редкость в то время), колесам типа «Рудж-Витворт» с проволочными спицами и центральной гайкой. У очень длинного автомобиля лонжероны рамы пришлось сделать высокими (178 мм) ради повышения их жесткости на скручивание. Переднеприводная компоновка позволила опустить центр тяжести на 250 мм по сравнению с моделями-одноклассницами. В то же время столь длинный автомобиль, у которого угол поворота передних колес ограничивала конструкция синхронных шарниров, отличался большим радиусом поворота — 6,4 м (для сравнения, у «Волги» — 6,2 м).

Машины «Корд» в 1930 году были дороже (3200 долларов) конкурентов — «Бьюик», «Крайслер», «Студебеккер», «Паккард». Хуже, что они оказались не очень надежными. Несмотря на эти обстоятельства, с 1929 по 1932 годы «Обурн» изготовил 4429 машин «Корд-L29», в основном с кузовами «лимузин».

Несколько экземпляров модели L-29 представлены в музее Современного искусства в Нью-Йорке, музее «Обурн» в США и других.

СОДЕРЖАНИЕ

МНЕНИЕ

Теперь не расстанемся! _____ 2

СПОРТ

«Корсары» на льду _____ 3

Бело-голубые против _____ 58

остальных _____ 58

КОЛЕСО _____ 6,8

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Год красного петуха _____ 10

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА _____ 11,35

НАШЕ ЗНАКОМСТВО

Автобус — не легковушка _____ 12

«Таврия»: испытание _____ 14

экономикой _____ 14

ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ _____ 16

А ну-ка, угони! _____ 16

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ _____ 18

ВАЗ-21043 _____ 18

ИЖ-21251 _____ 19

НЕМНОГО СТАТИСТИКИ _____ 19

Липал от «Флексера» _____ 20

ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА _____ 21

Кабина-то новая... _____ 21

О РАЗНОМ _____ 22

Как это делается в Одессе _____ 22

РЕКЛАМНАЯ ПУБЛИКАЦИЯ _____ 23

ВЭД вам поможет везде _____ 23

Радиотелефонная система _____ 43

«КАРТ-4» _____ 53

Вот такой «аспект»... _____ 53

Минские мотор-тестеры _____ 54

ТЕСТ _____ 24

Рост-тест _____ 24

БЫЛОЕ _____ 28

Так мы работали в тридцатые... _____ 28

100 СПОСОБОВ ЗАРАБОТАТЬ _____ 28

Пассажир попадаете разный? _____ 28

В МИРЕ МОТОРОВ _____ 29,30

ПРЕЗЕНТАЦИЯ _____ 32,34

Загляни в волшебный шар _____ 32,34

ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА _____ 36

Экстрасенс против угонщиков _____ 36

Тем, кто едет на Украину _____ 38

Страховать или не страховать? _____ 41

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ _____ 37,42

СЛОВО — АДВОКАТУ _____ 39

КОММЕНТИРУЕМ ПДД _____ 40

О сигналах, знаках аварийной _____ 40

остановки и начале движения _____ 40

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ _____ 44

Не справился с управлением. _____ 44

Шины _____ 44

Прошу объяснить _____ 46

«Форд» у россиянина _____ 47

Если не работают приборы _____ 48

От принцессы Турандот _____ 49

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ _____ 51

СВОИМИ СИЛАМИ _____ 51

РЫНОК _____ 55

Такие разные стекла _____ 55

АВТОЗАРУБЕЖЬЕ _____ 56

Ухоженная старина _____ 56

ПРЕДСТАВЛЯЕМ ЖУРНАЛ _____ 60

КНИЖНАЯ ПОЛКА _____ 60

Из коллекции журнала _____ 61

«За рулем» _____ 61



«КЭМЕЛ ТРОФИ — 95»

Романтический дух приключений и уникальная возможность проверить себя в самых неожиданных обстоятельствах среди экзотических красот дикой природы — вот что такое "Кэмел Трофи".

Вы хотите представлять Россию в будущем году в этой увлекательной автомобильной экспедиции? Тогда заполните предложенную здесь анкету, откровенно отвечая на все вопросы. Вырежьте ее из журнала, наклейте свою фотографию и вместе с небольшим, до одной машинописной страницы, рассказом о себе на английском языке отправьте до 1 августа 1994 года по адресу: 103045, Москва, а/я 1, "Кэмел Трофи — 95".



Фамилия _____

Имя _____

Отчество _____

Адрес _____

Год и дата рождения _____

Вес и рост _____

Телефон _____

Профессия _____

Проходили ли военную службу? _____

Есть ли водительское удостоверение? _____

Каков водительский стаж? _____

Есть ли личный автомобиль? Если есть, то какой? _____

Имеете ли опыт вождения автомобиля по пересеченной местности? _____

Знаете ли английский язык и в какой степени? _____

Какими другими языками владеете? _____

Есть ли у вас спортивные достижения? _____

Умеете ли вы плавать? _____

Участвовали ли вы в предыдущих национальных отборах "Кэмел Трофи" и в какие годы? _____

Внимание! Впервые в конкурсе кандидатов могут участвовать не только мужчины, но и женщины! Так что, если вы не профессиональный автогонщик и не военнослужащий — желаем удачи!

ВНИМАНИЮ РУКОВОДИТЕЛЕЙ ФИРМ ПОСТАВКИ АВТОМОБИЛЕЙ СЕМЕЙСТВА ВАЗ С ЗАВОДА В ЛЮБУЮ ТОЧКУ СНГ.

Договоры заключаются на все марки автомобилей. Минимальная партия 30 шт.

Уважаемые господа!

"АвтоВАЗ" приглашает Вас к сотрудничеству. Став нашим дилером, Вы получите исключительное право торговли автомобилями ВАЗ.

Необходимые условия для этого:

- Ваша юридическая и экономическая независимость;
- Возможность проводить предпродажное и гарантийное обслуживание наших автомобилей.

Наш адрес: 445633 г. Тольятти, Белорусская 16, кабинет 124, отдел маркетинга управления сбыта. Телефон: (848) 284716.

Факс: (848) 3784942. Телекс: 290292 "Бизнес".

