

За рулем 4 1991



ВАЗ-2109 «Карлота» советско-бельгийской фирмы «Скалдия-Волга». Эта и другие подобные ей модели были показаны на выставке «Автоэкспорта» (см. стр. 2—3)





КОСМЕТИКА НЕ НАШИХ «ЛАД»

По представленным на этом развороте фотографиям читатель, вероятно, догадается, что речь пойдет о косметике для автомобилей в несколько непривычном для нас понимании. Стайлинг — внешнее оформление, вот та новизна, присутствовавшая на выставке «Легковые автомобили СССР», организованной «Автоэкспортом» на ВДНХ.

Прежде чем рассказать о ней, небольшое отступление. Статистические данные, ежегодно публикуемые в сборнике «Внешние экономические связи СССР», говорят о том, что экспорт советских легковых автомобилей в зарубежные страны с каждым годом увеличивается (с 1987 по 1989 год — на 35 600 штук). Причем общее количество вывозимых за границу машин возрастает не только благодаря расширению их сбыта на рынках восточноевропейских и развивающихся государств. В Бельгии, Дании, Италии, Германии, где число автомобилей личного пользования достаточно велико, также есть спрос на советскую технику. Но какая же продукция советских автомобильных заводов может достойно конкурировать с западными аналогами?

Для ответа на этот вопрос вернемся в выставочный зал. Основу экспозиции составили сияющие яркими красками и приковывающие к себе внимание вазовские «восьмерки»,

«девятки» и «нивы». Кузова автомобилей доработаны зарубежными предприятиями, точнее, акционерными обществами, имеющими объединенные с «автоэкспортским» капиталы. Зная не понаслышке конъюнктуру на местных рынках, они помогают выгодно подавать и, судя по статистике, умело продавать советские автомобили. Дело это непростое. Западный потребитель предъявляет к внешнему виду товара очень строгие требования, поэтому все поступающие из СССР автомобили должны идти в ногу с модой.

Зарубежные партнеры «Автоэкспорта» рассчитывают, как правило, на свои силы, ведь тех редких и сложных конструктивных и стилистических изменений, вносимых в модели на отечественных автозаводах (хотя уместнее говорить в данном случае лишь о ВАЗе, продукция которого составляет львиную долю экспорта советских легковых машин), все чаще оказывается недостаточно для привлечения покупателей.

Выставочные серийные «лады», прошедшие фирменный «косметический ремонт», — пример того, какими доступными средствами можно добиться современного автомобильного дизайна. Замена подлежат всего несколько кузовных деталей, но они придают всем моделям свежесть и оригинальность. Как выигрывает

1. «ВАЗ-21081-кабрио» создан на советско-германском предприятии «Дойче-Лада». Сохранена передняя часть стальной крыши со стойками. Отстегивающийся тент в задней части кузова делает автомобиль полуоткрытым. Для вентиляции пятиместного салона в крыше предусмотрена люк. Автомобиль оснащен двигателем рабочим объемом 1281 см³, который может быть оборудован каталитическим нейтрализатором.

внешний вид «восьмерок» и «девяток» от нового оформления решеток радиаторов! Наиболее запоминающийся — ВАЗ-21083 (работа финской фирмы «Конела») с цельной решеткой радиатора и спойлером, плавно соединяющимся с бампером. «Конела», как и «Дойче-Лада», «Скалдия-Волга», устанавливает на автомобили для улучшения обтекаемости и устойчивости на больших скоростях спойлеры на двери задка и под задним бампером, последний выполняет к тому же функцию брызговиков. Привлекательность вносят пластмассовые накладки, окрашенные в цвет кузова, различные диски колес, блок-фары и, конечно, исключительно чистая окраска эмалью с «металлическим» эффектом. Можно выбрать машину с люком в крыше, затемненными зеркалами заднего вида, омывателями заднего стекла. Сиденья, двери, боковины кузова обиты приятными на ощупь тканями и кожей.

Из всего перечисленного ясно, что новое оформление советских автомобилей (не считая тщательную доводку всех агрегатов и узлов) обходится фирмам не слишком дорого. Единственная модель из всех представленных, требующая основательных кузовных работ, — «ВАЗ-2108-кабрио». Но чего не сделаешь ради моды — открытые машины в Европе ныне пользуются спросом.

«Автоэкспорт» предлагает экспортные машины и соотечественникам. Только желающим ездить на таких красивых надежных «ладах» придется расплатиться валютой. И немалой. Показанный на обложке журнала ВАЗ-2109 фирмы «Карлота» стоит 9100 долларов США. Цены на другие «облагороженные» модели также высокие.

Понять «Автоэкспорт» и его зарубежных партнеров нетрудно. За рубль они продавать не привыкли. Но почему бы тому же ВАЗу не учесть опыт небольших западных предприятий и не начать серийное производство привлекательных моделей с разнообразными типами кузовов, комплектацией, которые за советские деньги попадут в руки советских владельцев. Верится, такое время когда-нибудь настанет и они смогут купить то, что было представлено на выставке как «легковые автомобили СССР».

С. ДОРОФЕЕВ
Фото В. Князева
и А. Садовникова



2—3. Советско-норвежское акционерное общество «Конела-Норге-Бил» объектом усовершенствования избрало «Ладу-Ниву». Две представленные модели выгодно отличаются от заводского ВАЗ-2121. В первой, кроме надстроенной крыши, еще и складывающиеся задние сиденья, что позволяет увеличить багажное отделение и массу перевозимого груза

за (до 260 кг). Вторая «Нива» отвечает повышенным потребительским запросам. У нее люк в крыше, литые из алюминиевого сплава колеса, резиновые молдинги вдоль кузова, омыватель заднего стекла, антикоррозионные вставки в колесных нишах и вдоль порогов кузова. На обеих моделях — тормозные системы с усилителем.



4—7. Установка разнообразных бамперов, декоративных колпаков колес, облицовок радиаторов, накладок и обтекателей делает каждую вазовскую модель привлекательной и запоминающейся. На снимках: ВАЗ-21083 и «21093» фирмы «Конела», ВАЗ-2108 фирмы «Карлота», «ВАЗ-21093-найт» фирмы «Дойче-Лада».



КОЛЕСО



Начат выпуск первой модели МЦ с четырехтактным мотором.

Заводы
"Икарус" и "Чепель"
(Венгрия), став недавно частью
консорциума, контрольный пакет
акций которого принадлежит ряду
советских организаций, смогут
через три года удвоить
(до 20 тысяч в год)
производство автобусов.

ФИАТ планирует
осенью 1991 года начать выпуск
модернизированной "Панды".

Кажется, Индонезия тоже
встает на путь автомобилизации.
Филиал японской "Мацуды"
намерен, начиная с нынешнего
года, производить там
по 30 тысяч легковых
машин ежегодно.

На дорогах Москвы
в 1990 году произошло
7736 дорожно-транспортных
происшествий. В них
погибли 1163 человека,
ранено — 8 156.

АЗЛК в 1990 году выпустил
106 тысяч легковых автомобилей
(на 32 тысячи больше, чем
в 1989-м). План на нынешний
год — 120 тысяч.

КамАЗ уже изготовил
несколько тысяч автомобилей
дизель модели "7403.10".
Благодаря применению
турбонаддува их мощность
возросла с 210 до 260 л.с.
(с 154 до 191 кВт).

ЦШОПАУ. На осенней Лейп-
цигской ярмарке завод МЦ про-
демонстрировал новинку, которую
он планирует выпускать в ны-
нешнем году. Это дорожный мо-
тоцикл с австрийским четырех-
тактным одноцилиндровым дви-
гателем «Рстакс» (504 см³, 34 л.с./
25 кВт) и электрическим стар-
тером. Наибольшая скорость ма-
шины — 150 км/ч. Хорошо изве-
стные мотоциклы МЦ, поступаю-
щие к нам в свое время из
ГДР, всегда оснащались (как и
их предшественники — все моде-
ли ДКВ) двухтактными мотора-
ми. И вот — первая в истории
завода машина с четырехтактным
двигателем.

МОСКВА. Шестидесять лет назад,
в апреле 1931 года на столичном
заводе АМО (ныне ЗИЛ) одно-
временно с производством грузо-
виков АМО-Ф15 началась сборка
из американских деталей машин
АМО-2 (по типу «Аутокар-С5»).
После завершения реконструкции
в октябре того же года завод
превратился в современное по
тем временам предприятие. Оно
начало выпуск модели АМО-3,
представлявшей дальнейшее раз-
витие АМО-2. Впоследствии в ре-
зультате модернизации в 1933 го-
ду АМО-3 дал начало легендар-
ному автомобилю, «трехтонке»
ЗИС-5.

ЦВИККАУ. Предприятие «Зак-
сенринг» прекратит производство
«трабантов» не в 1993 году, как
планировалось ранее, а к ны-
нешнему лету. В то же время
оно начнет поставлять западным
автомобилестроительным фирмам
различные детали и агрегаты,
в частности сиденья и пучки
проводов.

Сейчас на производстве «тра-
бантов» занято около 9 тысяч
человек, однако существует опас-
ность массовых увольнений во
второй половине нынешнего го-
да. Некоторые предприятия, вхо-
дящие в «Заксенринг», вероятно,
станут самостоятельными,
как, например, завод коленчатых
валов, где работает 1300 чело-
век. Около тысячи рабочих пе-
рейдут на новое предприятие
фирмы «Фольксваген» в Мозеле,
где в 1991 году начнут выпускать
известные модели «Поло»
и «Гольф».

ЧАЙ ЧУНЬ. Здесь с участием гер-
манской фирмы «Фольксваген»
в январе нынешнего года на-
чалось строительство автомоби-
льного завода, который в 1993 году
наладит выпуск легковых моде-
лей «Джетта» и «Пассат». На
проектную мощность (150 тысяч
машин в год) завод выйдет в
1996 году. «Фольксваген», как
сообщил президент фирмы Карл
Хаан, вложит в строительство
полтора миллиарда марок.

Контрольный пакет акций бу-
дет принадлежать китайской сто-
роне.

ШТУТТГАРТ. Все большее чис-
ло владельцев легковых автомо-
билей в Германии приобретают
радиотелефоны. В прошлом го-
ду сбыт их составил 120 тысяч
штук, а в 1991-м предполагается
довести его до 180 тысяч.
После ожидающегося здесь в са-
мое ближайшее время внедрения
мобильной системы радиосвязи
продажа телефонов, по прогно-
зам информационного агентства
«Ауто-инфо», увеличится до 500
тысяч штук в год.



На фото: седельный тягач «Скания» P143MA4x2 в Москве.

МОСКВА. Менее месяца продол-
жалась передвижная автомобиль-
ная выставка шведской фирмы
«Скания», производящей тяже-
лые грузовики. Прошла она все-
ма успешно. Маршрут «коммерче-
ского пробега» пролегал через
Брест, Киев, Минск, Москву,
Ленинград. К тому времени,
как четыре тяжеловоза «Ска-
ния» прибыли в столицу, в пор-
тофеле фирмы уже лежали 100 за-
казов на грузовики. Во всяком
случае, всеосозное объединение
«Союзвнештранс» уже распола-
гает с иглоцидными новыми се-
дельными тягачами этой фирмы
моделей «113» и «143» (соответ-
ственно с шести- и восьми-
цилиндровыми двигателями). Воп-
рос о закупке еще четырех
сотен машин сейчас прораба-
тывается.

Пожоже, шведская фирма, вслед
за своим известным соперником
«Вольво», всерьез намерена выйти
на советский рынок.

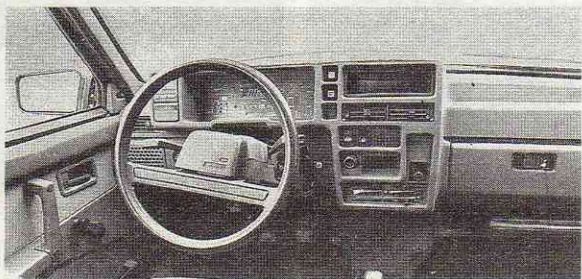
До настоящего времени совет-
ские автотранспортные организа-
ции для международных перево-
зок грузов использовали преиму-
щенственно седельные тягачи
«Мерседес-Бенц», а также некото-
рое количество машин «Вольво».

ТОЛЬЯТТИ. В декабре прошло-
го года с главного конвейера
Волжского автомобильного за-
вода сошло 50 машин ВАЗ-21099.
Это «девятка» с кузовом «се-
дан». У нее не только изоли-
рованный от салона багажник
классического типа, но также
совершенно иная, чем на базо-
вой модели, панель приборов,
другой отопитель (подробнее опи-
сание автомобиля см. ЗР, 1990,
№ 1).

В нынешнем году завод дол-
жен освоить серийный выпуск
этой машины.

ВАЗ-21099.

Панель приборов новой машины.



БРАТИСЛАВА. «Дженерал моторс» продолжает укреплять свои позиции в Европе. Заводы этой корпорации в Германии и Испании («Опель») и Англии («Воксхолл») ежегодно выпускают свыше полутора миллиона легковых автомобилей.

Недавно начато производство «опелей» на территории бывшей ГДР (в г. Айзенахе), достигнуто соглашение о совместном (с заводом «Раба») предприятии в Венгрии по выпуску двигателей для легковых машин, а теперь еще один альянс. На этот раз партнером «Дженерал моторс» стал Братиславский автомобильный завод.

Это предприятие — производитель легких грузовиков и доставочных фургонов «Шкода» вскоре переключается на изготовление коробок передач для «опелей» (по 250 тысяч в год) и сборку машин «Опель-кадет» и «Опель-вектра» (по 10 тысяч в год). Начало выпуска новой продукции — 1992 год.

Итак, наши соседи в Чехословакии, Венгрии, восточной части Германии быстро нашли общий интерес с фирмами «Фольксваген», «Дженерал моторс», «Рено», «Сузуки» с тем, чтобы в кратчайшие сроки ускорить свою автомобилизацию.

Остается лишь по-хорошему завидовать им.

МИНСК. Современными автомобильными двигателями должны управлять микропроцессорные системы. За их изготовление взялось совместное советско-болгарское предприятие «Автоэлектроника», изделиями которого намечено комплектовать «лады», «таврии», ЗИЛы. Компоненты этих систем будет разрабатывать недавно организованное здесь, в НПО «Интеграл», специализированное конструкторское бюро «Немига».

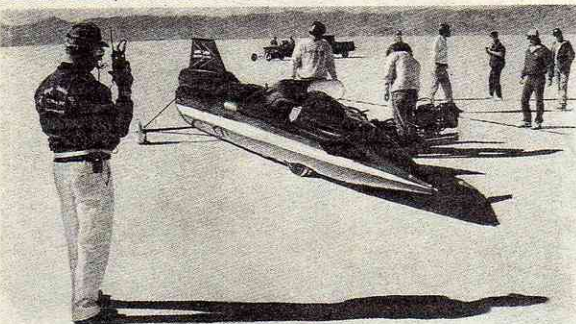
СТАМБУЛ. ФИАТ вкладывает около 700 миллионов долларов в реконструкцию завода «Тофас», ведущего предприятия Турции по производству легковых автомобилей. Эти инвестиции позволят в течение пяти лет не только обновить типаж моделей, но и расширить масштабы их производства с 60 до 150 тысяч в год.

МОСКВА. Дирекция корпорации «Рейнольдс Тобакко» назвала состав советской команды, которая будет готовиться к пробегу «Камел Трофи» 1991 года, на этот раз по бездорожью Бурунди.

Отбор производился на автополигоне НАМИ в подмосковном городе Дмитрове, где восемнадцати претендентам были предложены тесты по вождению автомобиля «Лэнд-ровер», задачи по психологии и на знание английского языка. Предварительный экзамен выдержали: Александр



С 1992 года в Братиславе начнется сборка автомобилей «Опель-кадет», того же класса, что и ВАЗ-2108, ВАЗ-2109.



Арт Арфонс около трехколесного реактивного автомобиля «Зеленое чудовище-27». Позади «фонаря» виден воздухозаборник.



Правила пробега гласят: если хоть один экипаж не доходит до финиша, «Камел Трофи» терпит фиаско. В прошлом году эти машины покорили Сибирь. Как-то сложится дело в Африке?

Аксенов (менеджер), Тарас Нелипоренко (начальник протокола), Вадим Савельев (журналист), Михаил Снарский (инженер), Иван Васильевский

(врач). Они отправятся в Великобританию для дальнейшего тестирования. Окончательный же состав советского экипажа из двух человек будет определен незадолго до отправки в Африку.

МОСКВА. Мотосекция клуба «Следопыты» автотомостаринья организует 7—9 июня нынешнего года слет «Москва-мото-91». В программе — выставка старинных мотоциклов, соревнования по фигурному вождению, скоростная езда на короткие дистанции, а также оценка качества реставрации представленной техники. К участию в слете допускаются мотоциклы, мотороллеры и мопеды отечественного и зарубежного производства выпуска до 1965 года без изменений в конструкции и внешнего вида.

Слет этого года — третий по счету. По уже сложившейся традиции участники разместятся в палаточном городке, их ждут красочные выпелы, флажки, сувениры.

Все желающие попасть на слет могут отправить до 15 мая заявки по адресу: 127490, Москва, ул. Декабристов, 43—89, мотосекция клуба САМС.

СОЛТ-ЛЕЙК-СИТИ. Неподалеку от этого города в американском штате Юта лежит Бонневильское солончаковое плато. Здесь на гладкой и твердой корке кристаллической соли глубокой осенью проводят заезды на установление рекордов скорости. Американец Арт Арфонс, который не раз перекрывал абсолютный мировой рекорд на автомобиле с реактивным двигателем, приехал со своей новой машиной «Зеленое чудовище-27». Это узкий и длинный трехколесный автомобиль с реактивным двигателем «Дженерал электрик-Ж85», развивающим тягу в 2000 кгс. Полная масса (с топливом и гощиком на борту) — 815 кг, расчетная скорость — 1050 км/ч.

В ноябре 1965 года Арфонс на «Зеленом чудовище-27» достиг скорости 927,87 км/ч, но в октябре 1990 года он смог показать на новой машине только 530 км/ч. Сильные вибрации и неустойчивая работа двигателя заставили отважного гощика отказаться от дальнейших попыток выйти на расчетную скорость.

Сегодня абсолютный мировой рекорд скорости на автомобиле равен 1019,662 км/ч.

ЛОНДОН. Попробуйте-ка быстро сообразить, чему равен расход топлива автомобилем, оцениваемым пробегом 36,2 мили на одном галлоне топлива? Англичанину понятно и просто, а вот поймут ли в «Европейском доме»? С 1995 года английский департамент торговли и промышленности намерен ввести в обиход взамен галлонов (4,53 л) литры. Но расход топлива по-прежнему будет определяться количеством миль, пройденных (теперь уже!) на одном литре бензина. А когда Англия откажется от миль? На этот вопрос никто не может дать ответа. Вот что значит жить на острове!



Портативный ионизатор воздуха.

ЛЕНИНГРАД. Произд изделий ленинградского производственного объединения «Завод имени М. И. Калинина» появились новые товары для автомобилистов: модернизированный 12-вольтовый компрессор «Темп-М» и ионизатор воздуха, устанавливаемый в салоне машины.

МОСКВА. Научно-исследовательская лаборатория «Маховик», возглавляемая доктором технических наук Н. Гулиа, приступила к разработке экспериментального инерционного стартера для дизелей ЗИЛ. Идея Гулиа заключается в том, чтобы стартером от ЗИЛ-130 раскручивать маховик массой 10 килограммов, а затем подсоединять его к дизелю. Накопленной маховиком кинетической энергии с избытком хватит для пуска двигателя в самых тяжелых условиях. Инерционные маховичные стартеры успешно применялись на отечественных тяжелых танках ИС и самоходках ИСУ-152 более сорока лет назад. Так почему их не попробовать на автомобиле?

ЛЕНИНГРАД. Пятьдесят комплектов шасси должны быть представлены заводом-изготовителем, если он хочет, чтобы Международная комиссия картинга ФИСА внесла новую модель в свой регистрационный список. Для участия в международных соревнованиях 1991—1993 гг. по картингу допускаются карты классов «Интер-континенталь»: А (100 см³), Б (135 см³) и Ц (125 см³), отвечающие определенным техническим требованиям и изготовленные в количестве не менее 50 штук в год.

Основной поставщик картов в нашей стране — ЛПО «Патриот» ежегодно изготавливает 7 тысяч машин. Среди них несколько десятков картов для международных соревнований. Как стало известно, ленинградские машины КС-91 последней модели получили официальную регистрацию (гомологацию) в Международной комиссии картинга наряду с 67 другими моделями 34 фирм из восьми стран.

МЮНХЕН. Ежегодно городской совет этого одного из самых крупных городов Германии проводит дни защиты окружающей среды. На них звучат 11 заповедей, из которых одна целиком и полностью относится к автомобилистам: «Я сделаю все, чтобы воздух не был загрязнен. Я отказываюсь от ненужных поездок на автомобиле и все чаще буду обращаться к услугам общественного транспорта, ездить на велосипеде или ходить пешком. Я буду ездить на автомобиле со скоростью не более 120 километров в час и использовать специальные устройства, сокращающие количество вредных веществ в отработавших газах. Для предотвращения разрушения озонового слоя я не буду пользоваться аэрозолями с фреоном».

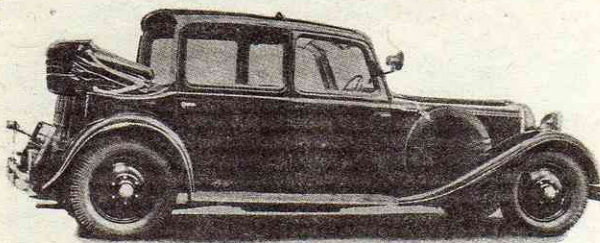
ПАРИЖ. На ежегодной церемонии вручения наград, которую проводила Международная федерация автомобильного спорта (ФИСА), золотая медаль за выдающийся вклад в развитие автомобильных гонок была вручена Соичиро Хонда, главе японской фирмы «Хонда». Двигатели этой марки на протяжении нескольких лет продемонстрировали свое превосходство на соревнованиях формулы 1.

Для сезона 1991 года «Хонда» подготовила более совершенную 12-цилиндровую модель.

Эта медалью, помимо С. Хонда, в свое время были отмечены лишь два руководителя заводов, связанных с созданием машин формулы 1, — Ф. Порше-младший и Э. Феррари.



Момент испытаний автомобиля «Мак-Ларен-МР4/5» формулы 1 с новым 12-цилиндровым двигателем «Хонда» конструкции О. Гото.



На этой президентской «Татре-80» в 1935 году ездил Т. Масарик, а сегодня — В. Гавел.

Фото «Татра»

ПРАГА. Президент ЧСФР Вацлав Гавел совершил поездку на представительской «Татре-80» 1935 года выпуска. Данный экземпляр (всего машин этой модели сделано 22) в свое время построили для Т. Масарика, который тогда был президентом страны.

Президентская «Татра» оснащалась 12-цилиндровым (5990 см³, 120 л. с.) двигателем водяного охлаждения, хребтовой рамой, независимой подвеской всех колес. Снаряженная масса автомобиля — 2400 кг, наибольшая скорость — 140 км/ч.

НИЖНИЙ НОВГОРОД. На проходившей весной в Москве выставке «Автомобильная промышленность Японии — 90» (см. ЗР, 1990, № 10) внимание многих посетителей привлек экспонат, скромно стоявший в углу павильона на Красной Пресне. Это был результат совместной работы горьковского автомобильного завода и японской фирмы «Хино»: грузовик ГАЗ-3307 (ЗР, 1989, № 11) с серийным дизелем «Хино-В-04СТ». Он значительно расширяет диапазон возможностей горьковских машин. При той же

грузоподъемности потребитель получит автомобиль с несколько более мощным, отлаженным и надежным экономичным двигателем (138 л. с. против 120 л. с. на ГАЗ-3307), работающим на более дешевом и доступном топливе.

Перед закрытием выставки торговый представитель ГАЗа Ю. Тарасов поделился предварительными итогами проведенного потребительского анкетирования. Многие организации уже сделали заявки на приобретение в общей сложности 500 грузовиков ГАЗ-3307 с японскими дизелями.

БОНН. Данные недавнего статистического анализа, проведенного в Германии, показали, что в западной части страны только 4 % автомобилистов владеют легковыми машинами с двигателями, мощность которых менее 45 л. с./33 кВт. Иная картина — в восточной части. Там 43 % личных легковых автомобилей имеет двигатели мощностью до 45 л. с. Кроме того, на востоке более половины этих машин старше восьми лет, на западе же они составляют не более четверти парка.

НОВЫЙ ИЙЧИН. Крупную партию светотехнических приборов (фары, подфарники, блок-фары, гидрокорректоры фар) поставит в нашу страну чехословацкий завод «Ауто-ПАЛ». По контракту между советскими организациями и акционерным обществом «Мотоко», ВАЗ получит в нынешнем году 359,8 тысячи комплектов осветительного оборудования для разных моделей «лада». Кроме того, 80 тысяч комплектов блок-фар и 40 тысяч гидрокорректоров фар поступит для «таври», 55,6 тысячи комплектов осветительного оборудования — для грузовиков КамАЗ.

КИРОВ. Начал действовать новый автомобильный мост через реку Вятку, возведенный неподалеку от Советска. Он сократил на сто километров путь автомобилистов из областного центра в юго-западные районы Кировской области. Отрядный факт, который мы с удовольствием отмечаем.

КОЛЕСО

АВТОЛЮБИТЕЛЬ, ОН ЖЕ СПОНСОР

Чего лукавить, в нашей благословенной стране собственный легковой автомобиль всегда находился под подозрением. В прошлые годы — под подозрением тяжким, переходящим подчас в полное неприятие. В последнее время — под подозрением туманным, расплывчатым, с весомой долей, я бы сказал, вынужденной терпимости: ладно, уж пусть живет, раз родился. Во всяком случае почти за полвека свободной продажи автомобилей в собственности гражданам полностью вытравить чувство подозрительности и неприязни из общественного сознания не удалось. Да и не только из одного сознания.

Помните, сравнительно недавно, когда ВАЗ работал уже на полную мощность, известный столичный журналист в соавторстве с помощником тогдашнего председателя Госплана Союза выступили в «Литературной газете» с пространной статьей против массового производства и продажи автомобилей. Аргументы были главным образом «сугубо научные», в том числе такой: затаея неэкономичная, ибо в салоне четыре-пять мест, а ездить будет по преимуществу один владелец. Допускать такое нельзя, ведь всем известно (!), что социалистическое общество самое-самое высокоэффективное. Другой специалист, высокопоставленный чиновник, в публичной лекции вопрос об эффективности начисто игнорировал, поскольку давно привык ездить в паре с личным водителем в персональной «Волге». Зато упирал на социально-философский аспект: граждане нашей страны поголовно суть люди государственные, и если государство в лице правительственных инстанций сочтет нужным, оно само даст машину той или иной персоне, практиковать же вольницу, хочу — куплю, хочу — продам, совершенно ни к чему.

Несмотря на разгул всяческой демagogии, жизнь, разумеется, брала свое. Но брала с такой натугой, с такими потерями и искажениями, что практические результаты начатой массовой автомобилизации отличаются от нормальных, естественных, столь же разительно, как карикатура от фотопортрета. В общих чертах все вроде бы как положено и одновременно все деформировано, изломано, перевернуто с ног на голову. Достаточно припомнить весь «крестьянский путь» — от первой же попытки приобрести автомобиль до последнего момента расставания с ним, даже если сам владелец волею судеб до этого последнего момента физически не доживает. Детализировать это общее положение, расписывать мятарства по этапам значило бы снова и снова напоминать набивший оскомину перечень мук и унижений миллионов людей, решивших и рискнувших за руль собственного автомобиля.

В самом деле, что такие мы с вами, владельцы собственных транспортных средств? Мы — автолюбители. Таково наше общее имя. Такова наша общая функция в многогранном экономическом и социальном комплексе страны. Полу-

чается, просто у нас всех такое интересное хобби — кататься на четырехколесной тачке с мотором и крутить баранку. Ну, скажем, как у состоятельных парижан страсть к прогулкам верхом по аллеям Булонского леса. Или, на худой конец, как у бесшабашных отечественных рокеров — завел мотоцикл и гоняй, виражи, чтобы дух захватывало. В общем, удовольствие и способ заполнения досуга, не более того. А за удовольствие нынче приходится платить втридорога во всех странах. Вот в Исландии, говорят, дешевой рыбы на прилавках полным-полно, однако за удовольствие поудить в ручье берут аж тысячу долларов.

Однако при всем том ни в одной сфере к потребителю не относятся с таким откровенным пренебрежением, как к владельцу автомобиля. И не последнюю роль здесь играет его любительский статус.

Мы любители. И потому дороги с твердым покрытием почти во всех регионах, кроме, может быть, Прибалтики, строятся лишь там, где пролегают маршруты так называемых народнохозяйственных грузов и где изволит ездить высокое начальство. Если же начальства в данной местности не водится, проектируют и строят дороги, как бог на душу положит. Грузовик проберется, и ладно.

Мы любители. Поэтому содержать нас, а тем более ублажать вроде бы даже наладно. Послушаешь инкогнито директора автозавода или руководителя СТО — сплошные убытки, еле концы с концами сводят. И это при том, что мы платим при покупке автомобиля весь пятилетний средний заработок, а в других странах для этого достаточно выложить заработок пяти — семи месяцев. Но все равно, оказывается, платим недостаточно, и каждый кому не лень за грех считает не сорвать с автолюбителя хоть сколько-нибудь еще. Особо усердствуют правительство и полуправительственный автосервис, укравший под вывеской кооперации. Насчет кооперативов чуть ниже. Акции же правительства хорошо известны: неустанный подъем цен на автомобили при 4—5-кратном к себестоимости налоге с оборота, приплюсованном к цене оптовой, ничем не аргументированное увеличение налогов на личные транспортные средства, удорожание государственных расценок на запасные части к автомобилям как на товары «не первой необходимости», якобы родственные бриллиантовому колье и серебряным портсигарам.

Мы любители. Наша участь безропотно маяться в длиннющих очередях у ворот СТО, покорно, с виноватой улыбочкой сносить откровенную хамоватость приемщиц и слесарей. Мы знаем свое место в иерархии ценностей автосервиса. Оно — последнее. Мы согласны ждать, вымаливать, платить сверху и в сторону. И не из-за одного только чувства бессилия и незащищенности. А потому, главным образом, что автомобиль для большинства из нас отнюдь не хобби, не доро-

гая игрушка для досуговой потехи. Без него — зарез, и вся жизнь, весь быт идут через пень-колоду.

Трудно, просто невозможно без машины колхознику и фермеру, владельцу крохотного загородного участка, инвалиду, жителю заштатного поселка и дальней городской окраины — миллионам, десяткам миллионов людей, готовых отказать себе и семье во многом, лишь бы приобрести автомобиль, лишь бы держать его в исправности. Значит, выходит, все верно, все по закону: не «они для нас», а «мы для них»!

Нет, абсолютно неверно!

Не стоит забывать, что, покупая автомобиль, прибегая к услугам автосервиса, мы тем самым впрямую предоставляем сотням тысяч сограждан рабочие места, следовательно, средства к существованию. Так что если и вести речь о благодарности, то еще неизвестно, кто и кому должен ее приносить.

Впрочем, сегодня, на этапе тотального дефицита и безумного взлета цен, всем нам не до сведения счетов. И жаловаться начальству на непорядок, на то, что кто-то забыл о совести, порядочности и долге, тоже бесполезно. Столь же бесполезно вслушиваться в дискуссии специалистов, что и каким образом следовало бы реорганизовать в пределах нынешней системы, чтобы автомобилей и запчастей выпускалось побольше, а цены на них были поменьше. Нынешние надежды могут быть связаны только с рынком, с такой экономической системой, где изготовить товар гораздо легче, чем его продать.

Предугадывая ироничную улыбку читателя: «Это что же, нас будут зазывать в автомагазины и на станции автосервиса? Этого не будет, потому что не может быть у нас никогда!» Спорить трудно — для скептического взгляда в будущее оснований сегодня сверхдостоточно. Риску только заметить, что в том, что касается собственного автомобиля, рыночные отношения существуют уже довольно давно. Только рынок этот — черный, нечистоплотный и, в общем-то, совершенно карикатурный. Он вырос и расцвел дурнопахнущими цветами на существенном разрыве между заданной, плановой, искусственной экономикой и реальными, нормальными потребностями людей. Массовые хищения и мелкое воровство, тайная перепродажа, спекулятивные сделки на разнице государственных и реальных цен, утаивание товара для нужных людей, умышленное создание дефицита, традиционная доплата наличными из рук в руки за услуги — вот, может быть, неполный, но хорошо известный каждому владельцу автомобиля перечень функций этого рынка. Инфляция, «бешеные деньги», боюсь, еще не привели его к высшей точке расцвета, к апогею. Как говорится, ягодики еще будут впереди, если уже сегодня, немедленно не приступить к организации рынка открытого, цивилизованного.

К сожалению, сдвигов здесь не видно. Даже в тех сферах, где вовсе не обяза-

тельно надо задать общегосударственных решений и законодательных актов.

У всех нынче на устах слова: «рыночные отношения», «конвертируемый рубль», «снятие таможенных препон», «открытая торговля». Но будем оптимистами и на минуту представим себе, что все это стало реальностью. Что ждет отечественную автомобильную промышленность, если ее возьмут в клещи мощные потоки дешевых автомобилей западных и восточных индустрий? Готова ли она к конкуренции с именитыми концернами? По мнению людей сведущих, технические показатели наших автомобилей немногим хуже, чем у зарубежных машин среднего класса. Пугает неповоротливость и медлительность в принятии решений, проектировании и особенно в строительстве и техническом оснащении новых производственных мощностей. Почти три года прошло, а судьба завода в Елабуге еще не решена. Уйма времени потрачена на создание и организацию выпуска новых моделей ЗАЗа и АЗЛК, никак не можем начать стабильный выпуск «Оки». Причин множество, и все же для полного оправдания затеек не пригодны ни каждая из них, ни все они вместе. Однако ясно, что последствия могут оказаться очень болезненными.

Гораздо большего впрямь были ждать владельцы автомобилей от кооператоров. Действительно, с организацией кооперативов наш полулегальный рынок пополнился каким-то объемом запасных частей. Однако и здесь сработала привычная психология — раз автолюбитель, можно с ним не церемониться. Мало того, что цены просто мародерские, сами детали, неизвестно где и кем выпускаемые, зачастую представляют собой обыкновенный брак. И претензий предъявить никому.

Виновны здесь не одни только кооператоры — их продукция должен кто-то и контролировать. Кто? Полагаю, что это в первую очередь забота местных властей. Кооперативный пирожок с капустой проходит санитарную экспертизу, самодельные детали автомобиля свободны от всякой проверки. А ведь от их надежности зависит, случается, жизнь многих людей. В США, как сообщает пресса, недавно с участием полиции были уничтожены запчастки к автомобилям на 50 млн. долларов — их надежность была недостаточно гарантированной. Рвануться с Америкой нам пока рановато. Но кто-то властных все-таки должен позаботиться о защите интересов автолюбителей. К сожалению, вполне демократические органы местных Советов унаследовали от своих предшественников абсолютное равнодушие к этой проблеме, да и к другим подобным тоже.

Скажем, стали открываться кооперативные пункты автотехобслуживания. Прекрасно! Может быть, ослабит дефицит на услуги? Но посмотрите, в каких условиях они работают. Кое-как приспособленные помещения, примитивный инструмент, жалкое подобие оборудования. Часть персонала вовсе никакой не персонал, а случайные люди, готовые за хорошие деньги пойти навстречу замордованному автоладельцу и что есть силы постучать молотком по любому узлу автомобиля. В цивилизованных странах профессиональная пригодность специалистов, занятых ремонтом автомобилей, проверяется и удостоверяется лицензией. Чуть что — муниципалитет отберет лицензию, да еще суд наложит солидный штраф или вовсе отберет имущество на покрытие принесенных клиенту убытков. Наши местные Советы такими делами не интересуются, оставляя время для бурных деба-

тов о наведении порядка и механизмах регулирования рынка товаров и услуг.

Странные отношения сложились у отдельных кооперативов с некоторыми государственными станциями автотехобслуживания и автотехцентрами. Предполагалось, что последние будут по мере возможности снабжать кооператоров запасными частями. Оказалось, содружество может быть куда более тесным и взаимовыгодным: путем несложных бухгалтерских операций кооператив, закупив детали, выполняет за СТО и некоторый объем плана. Платит за все, естественно, автовладелец. Имея под рукой ловкого и умелого кооператора, СТО таким образом может вообще обходиться без клиентов. В результате мы пока получили еще одну пародийно-карикатурную форму рыночных отношений: на государственной СТО автомобиль отремонтируют лучше и обойдется это дешевле, но на СТО так просто не попадешь; к кооператорам попасть проще, зато заплатить придется много дороже, и качество ремонта будет сомнительным.

Чем завершить эти невеселые заметки? Повторюсь: наивно надеяться, что угрозы и призывы, жалобы и острейшая критика способны заставить производителей автомобилей, запчастей, сопутствующих товаров и услуг автосервиса куда полнее, чем сегодня, удовлетворять нужды владельцев автомобильного транспорта. Практически у нас нет рычагов прямого воздействия на эти структуры. Однако мы вправе требовать от избранных нами же властей более решительно и плодотворно защищать наши интересы. Остальное, видимо, решит рынок с его открытой конкуренцией, разрушением монополий, свободой инициативы. Будем надеяться.

Е. КЛЕНОВ

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА

Установлен ли законом конкретный срок, в течение которого в ГАИ должен быть рассмотрен вопрос о нарушении водителем Правил и определено наказание?

Все дела о нарушении Правил рассматриваются в течение пятнадцати дней со дня получения органом или должностным лицом, которые правомочны рассматривать дело, протокола о нарушении и других материалов. В соответствии с действующим законодательством административное взыскание может быть наложено на нарушителя Правил не позднее двух месяцев со дня совершения правонарушения. При длящихся правонарушениях, например управлении транспортным средством без соответствующего удостоверения, не позднее двух месяцев с того дня, когда правонарушение было обнаружено.

В каких случаях инспектор ГАИ может проверить водителя на трезвость?

Этот вопрос регламентируется Положением о Государственной автомобильной инспекции, которое утверждено МВД СССР. В нем сказано, что водитель,

управляющий транспортным средством, может быть подвергнут контролю на трезвость при помощи индикаторных трубок «Контроль трезвости» или других специальных технических средств, если есть достаточные основания полагать, что он находится в состоянии опьянения. Такими основаниями могут быть: запах алкоголя изо рта; нарушение речи; неустойчивость позы, выраженное дрожание пальцев рук, явное изменение окраски кожного покрова лица, не связанное с окружающей обстановкой, и т. д. Кроме того, проверка водителя может быть произведена по заявлениям граждан о том, что он употреблял спиртные напитки, а также если он сам признается в этом.

Есть ли черный рынок автомобилей в США?

Да, как ни странно для перенасыщенной автомобилями Америки, есть. Сегодня парк легковых машин там свыше 140 миллионов, но постоянно существует неудовлетворенный спрос на модели, представляющие какой-либо экзотический сектор рынка. Так, спортивная «Хонда-НСИкс» (ЗР, 1990, № 4) для многих стала машиной-мечтой.

Стоит она недорого, 60 тыс. долларов, но импорт этой модели невелик, и поэтому в Лос-Анджелесе в октябре

прошлого года новый автомобиль перепродавали за 140 тысяч.

Кто определяет самый безопасный автомобиль в мире?

Такими исследованиями занимаются сотрудники американского Института страхования автомобилей. В прошлом году они изучили 103 модели легковых автомобилей выпуска 1985—1987 гг. (всего около 10 тысяч машин европейского, японского и американского производства), которые были вовлечены в ДТП. В результате пришли к заключению, что самая безопасная модель — это «Волво» семейства «700».

Любопытно, что вывод специалистов по страхованию почти полностью совпадает с результатами опроса американских автомобилистов, проведенного известным в США институтом по изучению рынка г. Принстона в штате Нью-Джерси. Все они имели опыт управления разными легковыми машинами, включая «Волво». Выяснилось, что большинство опрошенных выделяет автомобили шведской фирмы из всех моделей, производившихся в мире, за их высокие технические качества. Установлено также, что чем меньше автомобиль, тем менее он надежен.

ВЫСТРЕЛ И «РЕНО»

Среди в общем немногочисленных эпизодов из биографии В. И. Ленина, связанных с автомобилем, этот занимает особое место — «Рено» с уютообразным капотом помог сохранить ему жизнь.

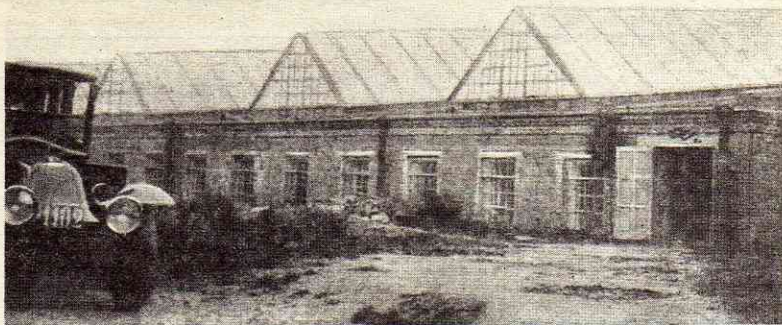
После выступления 30 августа 1918 года на заводе Михельсона Владимир Ильич вместе с рабочими вышел во двор. Внезапно раздались три выстрела. Ленин был ранен. Ему помогли сесть в машину. Двигатель уже был запущен, и водитель (за рулем в тот день находился Степан Казимирович Гиль) погнал в Кремль.

Ленин, если судить по воспоминаниям современников, был безразличен к комфорту и довольствовался минимумом удобства. И автомобиль являлся для него всего лишь абстрактным средством транспорта. Наверное, поэтому и Гиль, водитель, который чаще других ездил с ним, в своих известных воспоминаниях не заострял внимания на тех моделях, которыми они пользовались.

Что же представляла собой машина, доставившая Владимира Ильича к Михельсоновцам. Он отправился туда на автомобиле с городским номером «1102». Это был внушительных размеров «Рено-40» с шестичилиндровым (7536 см³, 60 л. с. при 1300 об/мин) двигателем. Длина автомобиля — более пяти метров, а высота — 2,24 метра: немногим короче и чуть выше, чем известный нам ГАЗ-51А.

Пятиместный кузов типа «ландоле» для этого экземпляра «Рено» изготовила в 1913 году по индивидуальному заказу французская фирма «Кельнер и сыновья». Масса машины составляла около 2700 кг. Неудивительно, что автомобиль был оснащен колесами с шинами диаметром 0,93 метра, причем на задних колесах — двойные, как у грузовика, покрышки.

Остановить такую тяжелую машину, тем более оснащенную только тормозами задних колес, — дело непростое, требовавшее от водителя недюжинной физической силы. Правда, в приводе тормозов был механический усилитель, но помогал он мало. Добавим сюда рулевое



Двор гранатной мастерской электромеханического завода Михельсона (ныне — завод Владимира Ильича), где 30 августа 1918 года совершено покушение на главу советского государства. Ленин прибыл на автомобиле «Рено-40» (госномер «1102»), управляемом С. К. Гилем.

управление, тоже очень тяжелое. Можно себе представить, как порабатал Гиль, когда гнал свой «Рено» в Кремль по булыжнику, через трамвайные рельсы, понимая, что дорога каждая секунда для спасения жизни Ленина.

В конструкции этого «Рено» было немало необычного на наш, современный взгляд. Начнем с того, что руль (между прочим, с пятью спицами — теперь такого не встретишь) находился справа. Водитель же садился в машину слева — только в левом борту была предусмотрена дверца, так как снаружи правого борта находились два рычага почти метровой длины — тормозной и переключения передач. При этом последний перемещался лишь в одной плоскости — четырехступенчатая коробка передач была однокордовой.

Гиль, пока Ленин выступал, должен был неотлучно находиться в машине. А поскольку «Рено» запускался ручкой (электростартер на этой модели 1912 года отсутствовал), то в случае необходимости срочного отъезда приходилось держать мотор работающим.

Радиатор на «Рено» помещался не перед двигателем, как у большинства моделей, а позади него (это можно заметить на фотографии по расположению его пробок — непосредственно перед ветровым стеклом). Водяной насос отсутствовал, и вода циркулировала благодаря разности температур (использовался принцип термосифона). Вентилятором служили многочисленные крылышки на ободе

маховика, которые создавали поток воздуха, омывающий радиатор. Такая система охлаждения требовала большого количества воды — у «Рено» более 50 литров. Зимой столь большая масса горячей воды служила водителю прекрасной «печкой». Но летом его ноги буквально горели, тем более что многие шоферы (Гиль не был исключением) носили сапоги.

На фото хорошо виден уютообразный, узкий спереди (радиатор-то за мотором) капот двигателя. Рядом с ним — громадные фары. На «Рено», в отличие от большинства моделей, они уже были электрическими, а не ацетиленовыми.

Расстояние между воротами гранатной мастерской завода Михельсона и машиной, как следует из приведенного здесь снимка, невелико. Выстрелы были сделаны прямо у автомобиля. Гиль, как уже было сказано, не глушил мотора «Рено». Включил передачу, плавно отпустил невероятно жесткую педаль конусного сцепления с очень сильной центральной пружины и — пошел. Двенадцать или пятнадцать километров, что отделяли завод от Кремля, он буквально пролетел. Хотя «Рено» мог на хорошей дороге делать 120 км/ч, но на пути Гилиа таких участков не оказалось. «Рено» плавно обтекал выбоины и неровности — длинные (почти 1,4 метра) и мягкие рессоры и амортизаторы (правда, фрикционного типа) делали свое дело.

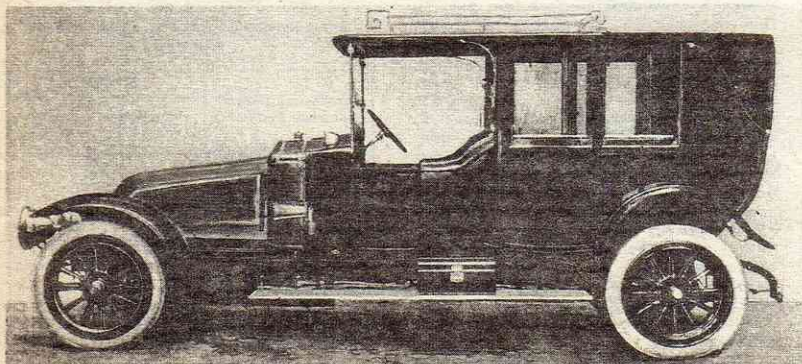
Машина работала безупречно. «Рено» славилась надежностью. Зажигание — от магнето, всего шесть проводов к свечам, лишь двенадцать контактов. Поддача бензина к карбюратору (с поплавковой камерой на уровне лонжерона рамы) шла самотеком от бензобака, помещенного под сиденьем водителя. Только два возможных стыка для утечки топлива, бензонасос отсутствует. Бензина в баке хватало — Гиль следил — хотя автомобиль был прожорлив (30 литров на 100 километров).

Они успели вовремя. Потеря крови была невелика, и Владимир Ильич благодаря заботам врачей довольно быстро поправился.

Гиль обслуживал вождя революции вместе с несколькими другими водителями на разных автомобилях до его последних дней. «Рено» (госномер «1102»), унаследованный гаражом Совнаркомом от бывшего царского гаража, ряд лет верно нес службу, а потом, к великому сожалению, изнашивался, был списан, в общем — пропал. Остались лишь эти снимки.

Л. ШУГУРОВ

«Рено-40» с кузовом «ландоле» фирмы «Кельнер», приобретенный в мае 1913 года на IV Международной автомобильной выставке в Петербурге для придворного гаража. Позже, в 1917 году машина начала обслуживать Временное правительство, а затем — правительство первой Страны Советов.



КАРБЮРАТОРЫ ИЗ ИНДИИ

С мая 1989 года на часть мотоциклов Минского моторовозавода (ММВЗ) устанавливаются карбюраторы «Миккарб» VM-24SH и «Пакко» P-47R, изготовленные в Индии. Разработаны они японской фирмой «Микуни» довольно давно. По конструкторскому замыслу отечественный прибор K62 более совершенен и современен. Однако делают его настолько плохо, что стали массовыми жалобы потребителей: невозможно добиться приемлемой работы двигателя, отрегулировать карбюратор. Мотоциклисты охотно меняют его на старый — типа K36, давно снятый с производства. Кроме низкого качества изготовления, сказываются и ошибочно выбранные для нашего двигателя параметры K62 — скажем, велик диаметр диффузора. На предложении ММВЗ и жалобы потребителей Ленинградский карбюраторный завод не реагирует, модернизация откладывается год за годом. В этой ситуации на моторовозаводе не нашли иного выхода, кроме импорта карбюраторов из Индии.

Статья конструктора ММВЗ Г. ПИЛЮКЕВИЧА рассказывает об особенностях их конструкции и регулировки.

Как и большинство мотоциклетных карбюраторов, рассматриваемые относятся к типу золотниковых с переменным сечением диффузора и конусной дозирующей иглой. Диаметр диффузора 24 мм. Дроссельный золотник цилиндрический, литой, с твердым анодированием, увеличивающим срок его службы. Колодец золотника обработан — значит, обеспечена высокая точность установки дросселя. Центральная поплавковая камера имеет двойной латунный поплавок и обеспечивает постоянный уровень топлива, не зависящий от наклона мотоцикла. Утопителя поплавка нет — вместо него пусковое устройство. Для герметичности под крышкой установлена резиновая прокладка, а упор троса снабжен резиновым уплотняющим колпачком.

Карбюратор обеспечивает работу двигателя на всех режимах своими четырьмя системами. Рассмотрим их.

Поплавковый механизм показан на рис. 1. Поплавки 1 соединены между собой и через рычаг 2, закрепленный на оси 3, воздействуют на стальную иглу 4, которая запирает отверстие в седле клапана 5. Два поплавка создают достаточную подъемную силу, которая увеличивается благодаря рычажной связи поплавков с иглой — а это гарантирует надежное запертие клапана.

Еще особенность: ось расположена позади поплавков, а потому при движении мотоцикла на подъем уровень топлива автоматически несколько повышается, что улучшает тяговую характеристику, а при движении на спуск — понижается.

Пусковое устройство (рис. 2) служит для обогащения смеси при пуске холодного двигателя. Чтобы включить его, нужно нажать рычаг 2. Тогда топливо из поплавковой камеры через жиклер 6 пускового устройства засасывается в коло-

дец и эмульсионную трубку 5, где смешивается с воздухом и проходит в полость 3 под поршнем. Здесь к эмульсии добавляется воздух, поступающий через отверстие 4 на входном патрубке карбюратора, и смесь требуемого состава поступает в выходной патрубок. Устройство действует автоматически. Не нужно при запуске и манипулировать рукояткой «газа»: во избежание соблазна лучше вовсе не касаться ее. После кратковременного прогрева поднимите рычажок пускового устройства в исходное положение. При этом поршень 1 опустится вниз, и резиновая уплотнительная шайба на нем перекроет систему.

Система холостого хода (рис. 3) мало чем отличается от общепринятой. При этом режиме дроссель почти полностью опущен — под ним остается щель всего около 0,8 мм. Количество проходящего через нее воздуха незначительно, скорость его в зоне распылителя мала и потому не вызывает истечения топлива. Разрежение близ щели достигает наибольшей величины — а потому сюда выведены каналы 2 и 3 системы холостого хода. Топливо поступает через жиклер 5, а воздух — через отверстие на входной части карбюратора, колодец винта 4 регулировки холостого хода и колодец жиклера 5. Здесь топливо и воздух перемешиваются, к этой смеси через канал 2 добавляется воздух, и по каналу 3 она поступает на выход карбюратора. Смешиваясь с воздухом, прошедшим через щель под дросселем, топливовоздушная эмульсия становится пригодной для работы двигателя на холостом ходу. Качество смеси (степень обогащения) регулируют винтом 4, а ее количество — винтом, ограничивающим перемещение дросселя.

Когда водитель, поворачивая ручку газа, увеличивает обороты двигателя, скорость воздуха у среза дросселя возрастает, соответственно снижается его давление. Поэтому теперь и через канал 2 под дроссель проходит топливовоздушная эмульсия (рис. 4). В это время система холостого хода выполняет роль переходной к нагрузочному режиму. Качество смеси на переходном режиме, как и на холостом ходу, определяется положением винта 4 (см. рис. 3). При отворачивании его количество воздуха, поступающего в систему, увеличивается, при заворачивании — уменьшается. Соответственно в первом случае смесь обедняется, во втором — обогащается.

Главная дозирующая система (рис. 5) вступает в работу, когда дроссель поднимается более чем на 1/4 хода. Воздух теперь поступает как через входной патрубок, так и через малое отверстие с воздушным жиклером 4. Поскольку насадка 5 имеет срез, у выхода распылителя 3 создается довольно значительное разрежение. Под его воздействием топливо поднимается в кольцевой зазор между конусной дозирующей иглой и распылителем и смешивается с воздухом в диффузоре.

При положении дросселя в пределах

от 1/4 до 3/4 его хода количество топлива, поступающего в диффузор (и, следовательно, в цилиндр), определяется площадью кольцевого зазора, которая по мере подъема дроссельного золотника увеличивается в соответствии с конусностью иглы. Чтобы точнее установить пропорцию для конкретного двигателя или данных условий эксплуатации, иглу переставляют выше или ниже: для этого на ней сделано пять канавок. Фиксирует иглу пружинная защелка 7.

На последней четверти хода количество топлива, получаемого двигателем, зависит в основном от пропускной способности главного жиклера.

Поскольку система холостого хода включена параллельно главной дозирующей, то смесь проходит по ее каналам на всех режимах. Но на мощностных ее количество относительно невелико, так как невелико разрежение в диффузоре. К примеру, при полном открытии дросселя здесь проходит не более 10 % общего количества топлива, потребляемого двигателем. Казалось бы, совсем немного, однако с точки зрения экономичности существенно. А потому к регулировке холостого хода надо относиться серьезно.

Теперь — основное об особенностях эксплуатации и регулировки карбюраторов. Практика показала, что они довольно надежны и не требуют особого ухода. Разборка и сборка (как правило, в случае вынужденной чистки) сложнейшей также не представляют. Главное тут — аккуратность и исправный инструмент, в первую очередь отвертка для жиклера холостого хода (ее лезвие должно быть шириной 4 мм). Самые «нежные» детали — прокладки, поплавок, топливный клапан, дозирующая игла и жиклеры. К ним будьте особенно внимательны. Основные правила общеизвестны: не чистить жиклеры и каналы стальной проволокой (лучше — деревянной палочкой, смоченной в ацетоне), не протирать детали ветошью, оставляющей волокна (лучше после промывки протереть сжатым воздухом). Промывать детали приходится чаще всего в бензине — используйте неэтилированный.

Главный враг карбюратора — грязь, поэтому настоятельно рекомендую уста-

Отличия карбюраторов «Миккарб» и «Пакко»

Деталь или регулировочный параметр	Модель	
	«Миккарб» VM-24SH	«Пакко» P-47R
Дроссель (маркировка)	3	P3
Главный топливный жиклер (маркировка)	90	88
Положение фиксатора в канавке дозирующей иглы (отсчет сверху)	2	3
Жиклер холостого хода (маркировка)	30	47

новить фильтр топлива на пути от бака к карбюратору. Старайтесь также обеспечивать чистоту при заправке.

Наиболее легко засоряется жиклер холостого хода. Диаметр его очень мал — около 0,4 мм, так что любая соринка или капля воды способны перекрыть его наглухо. Следствие — не только ухудшение работы на холостом ходу, но и обеднение смеси на всех режимах, что может привести к перегреву и заклиниванию двигателя.

Очень важный регулировочный параметр — уровень топлива в поплавковой камере. Опыт показывает, что как раз ему мотоциклисты почти не уделяют внимания. Между тем он требует систематического контроля, поскольку игла и седло постепенно изнашиваются, рычаги под воздействием нагрузки могут прогнуться, а поплавков — прохудиться. И потому хотя бы раз в сезон такой контроль необходим.

Прежде всего нужно взвесить поплавков. Если вес в пределах 10,5—11,5 г — все в порядке. После этого проверьте затяжку корпуса топливного клапана. Вставьте иглу в корпус и проверьте величину выступания иглы над корпусом карбюратора. Определить ее можно при

помощи штангенциркуля или шаблона (рис. 6), а отрегулировать — установкой фибровых шайб 1 разной толщины. Если отклонение не превышает 0,3 мм в ту или иную сторону, достаточно аккуратно подогнуть язычок поплавка.

После этого соберите поплавковый механизм и замерьте расстояние от прокладки, установленной на плоскости разъема корпуса, до самой верхней точки поплавка (точнее — поплавков). Оно должно составлять 25—26 мм (рис. 7).

Карбюраторы «Миккарб» и «Пакко» аналогичны по конструкции и размерам, однако в параметрах дозирующих элементов есть незначительные отличия (см. таблицу). Они связаны с тем, что регулировки подбирали в разное время года и на разных двигателях. Однако в некоторых партиях карбюраторов, поставленных нам, встречаются и другие отклонения параметров — значит, в эксплуатации может возникнуть необходимость доводки, корректировки карбюратора, о чем поговорим ниже.

Дроссели с разной маркировкой (нанесена на внутренней поверхности детали, куда входит пружина) отличаются величиной среза: для двигателя ММВЗ-3.112.11 она равна 4,8 мм. Если у вашего золот-

ника иная, нужно взять надфиль и аккуратно довести ее до указанного размера. Не пренебрегайте этим: величина среза влияет на приемистость двигателя и расход топлива, особенно при малых поддросах.

Положение замка на дозирующей игле также индивидуально, его нужно подбирать для каждого двигателя. Указанные здесь вторая и третья канавки — только отправные точки.

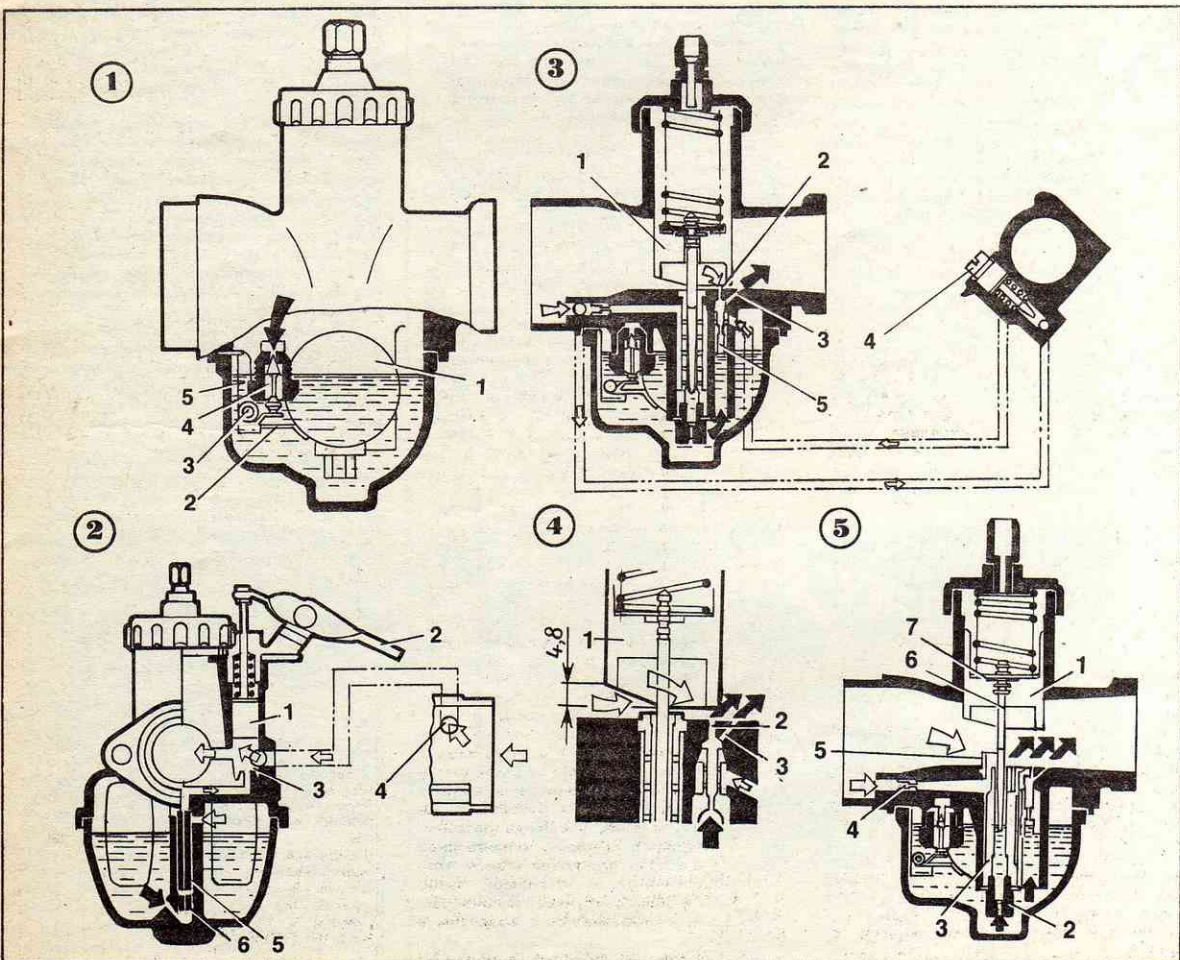
Рис. 1. Поплавковый механизм: 1 — поплавок; 2 — рычаг; 3 — ось; 4 — игла; 5 — корпус клапана.

Рис. 2. Пусковое устройство: 1 — поршень; 2 — рычаг; 3 — полость; 4 — отверстие; 5 — эмульсионная трубка; 6 — жиклер.

Рис. 3. Система холостого хода: 1 — дроссель; 2, 3 — каналы; 4 — винт качества; 5 — жиклер.

Рис. 4. Работа в переходном режиме: 1 — дроссельный золотник; 2 и 3 — каналы системы холостого хода.

Рис. 5. Главная дозирующая система: 1 — дроссельный золотник; 2 — главный топливный жиклер; 3 — распылитель; 4 — воздушный жиклер; 5 — насадка; 6 — дозирующая игла; 7 — защелка.



Уточнять положение дозирующей иглы можно общепринятым способом — по цвету изолятора свечи. Я делаю это иначе.

Вначале ограничиваю перемещение дросселя в колодке — устанавливаю сверху втулку такого же диаметра, как дроссель, которая не позволяет ему подниматься больше, чем на полхода. (Можно установить упор на ручке газа.) Прогреваю двигатель на ходу, проехав несколько километров по ровному шоссе, при этом развивая максимальную скорость и засекаю ее. Затем переставляю фиксатор иглы в другую канавку и повторяю опыт, пока не найду положение иглы, при котором мотоцикл достигает наибольшей скорости: оно будет оптимальным с точки зрения мощности. Если хотите получить большую экономичность — переставьте иглу из выбранного положения на одно деление вниз (то есть передвиньте фиксатор на одну канавку вверх). Этот метод позволяет исключить неточности, связанные с разбросом тепловых характеристик свечей и с субъективной оценкой цвета изолятора.

При регулировке холостого хода исходное положение винта качества для обеих моделей карбюраторов одинаковое: винт нужно плотно завернуть до упора и отвернуть затем на 1,5 оборота. Уточнять регулировку можно только на полностью прогретом двигателе. Для этого лучше проехать 3—5 километров при средних оборотах коленчатого вала.

Если возникнет необходимость уточнить параметры главного жиклера (это не исключено, поскольку каждый двигатель имеет свой характер), предлагаю следующее. Заготовьте несколько жиклеров с разной пропускной способностью (чаще требуются с меньшей). Для справки: у стандартного жиклера «Миккарби» с маркировкой «90» (рис. 8) пропускная способность 148 см³/мин, что соответствует диаметру отверстия 0,9 мм. Для маркировки «88» у «Пакко» эти параметры будут соответственно 140 см³/мин и 0,88 мм. Жиклер подбирают по максимальной скорости, которую достигает мотоцикл. Лучше всего делать это на километровом или полукилометровом участке шоссе, используя секундомер.

Если у вас нет помощника и тем более нет возможности изготовить жиклеры, можете воспользоваться способом, который иначе, как варварским, не назовешь — однако он срывает. От многожильного медного провода отделите одну тонкую жилку, вставьте ее в жиклер и с обеих сторон завяжите петельки, чтобы проволока не попала в двигатель. Если после этого почувствуете, что двигатель «ожил» (предыдущий жиклер был велик и потому «богатил»), проволоку можно аккуратно припаять. Возможен тут и другой вариант: обдуть отверстие в жиклере и потом вставить проволоку нужного диаметра или близкого к нему. Затем проволоку выдернуть. При необходимости отверстие теперь легко будет прокалибровать — довести до нужного размера.

Тут важно не переусердствовать. Снижения производительности на 5—10 единиц почти всегда достаточно. Ускорить процесс подбора вам поможет номограмма (рис. 9), на которой приведена приблизительная зависимость между диаметром калиброванного отверстия в жиклере и его производительностью. Обратите внимание — приблизительная. Дело в том, что производительность жиклера зависит не только от диаметра, но и от длины отверстия, формы выходной части, чистоты обработки и других факторов. Поэтому-то номограмма (она составлена для отечественных жиклеров) ориентировочная, однако дает понятие о том, что, скажем, для уменьшения производительности на 10 единиц нужно диаметр отверстия уменьшить примерно на 0,03 мм.

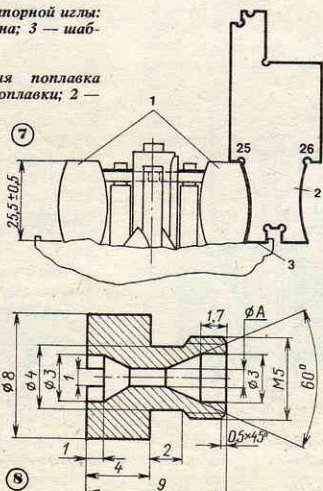
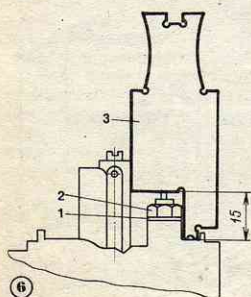
Если вы вообще лишены возможности сделать что-нибудь с главным жиклером, можете просто на 1—2 мм изменить уровень топлива в поплавковой камере. Но этот способ наименее приемлем, поскольку требует переналадки всех систем карбюратора и не гарантирует их нормальной работы в дальнейшем.

Ориентировочная номограмма для определения пропускной способности топливного жиклера: d — диаметр калиброванной части в сотых долях мм; Q — расход воды через жиклер при напоре 1000±1 мм водяного столба и $t=20\pm1^\circ\text{C}$ в см³/мин.

Рис. 6. Регулировка выступающей запорной иглы: 1 — прокладка; 2 — корпус клапана; 3 — шаблон.

Рис. 7. Регулировка положения поплавка (карбюратор перевернут): 1 — поплавки; 2 — шаблон; 3 — прокладки.

Рис. 8. Главный топливный жиклер.



ИСПЫТЫВАЕТ За рулем

ТРЕТИЙ СЕЗОН НА «ОКЕ»

Понятие «сезон» в редакционных испытаниях условно: ведь ездим мы круглый год. И хотя фотография напоминает о наступающем лете, основные события, о которых пойдет речь, произошли зимой. Впрочем, от этого времени года москвичам, похоже, остается лишь название: изо дня в день — около нуля, слякоть на дороге, гололедица, вечно грязные стекла... Удовольствия от езды никакого.

И когда в конце прошлого декабря наша «Ока» вдруг встала из-за поломки, я в первый момент даже обрадовался: поезжу неделю на метро! И тепло, и почитать кое-что можно. «Неделю» в ожидании запчастей растянулась на месяц. К концу его уже места не находил от нетерпения, так соскучился по машине.

Причиной вынужденного перерыва стала поломка рулевой тяги на 88-й тысяче километров: дефект серьезный и, прямо скажем, неординарный. Мы еще вернемся и к обстоятельствам поломки и к ее анализу. А сначала хочу вместе с читателями полистать бортовой журнал «Оки» и посмотреть, что еще было с ней на протяжении тех последних сорока тысяч километров, о которых мы не писали.

Общий пробег, как уже было сказано, к исходу 1990 года (то есть за два с половиной года эксплуатации) приблизился к 90 тысячам. Думаю, и у заводчан-испытателей немного найдется машин с таким пробегом, об индивидуальных владениях нечего говорить.

Довольно высокий темп редакционных испытаний мы не ставили самоцелью. Его испытывать задали реальные условия эксплуатации: немалое по городским меркам (16 километров) расстояние от дома до работы, преодолеваемое ежедневно, многочисленные поездки по делам службы в Москве, нередкие командировки в другие города, куда я тоже старался выезжать на «Оке». Обслуживал машину обычно сам, более крупные работы, связанные с заменой узлов, чаще всего делали на КамАЗе.

В конце января прошлого года, когда после устойчивой сухой погоды вдруг повалил снег и задул свирепый ветер, я выехал из Москвы в Набережные Челны: подошло время замены шин, ревизии передней подвески и прочей работы, которой постепенно накапливается немало.

До Нижнего Новгорода все шло прекрасно. Однако спидометр не отсчитал от Нижнего и нескольких десятков километров, как тревожно вспыхнула лампа аварийного давления масла. И на слух двигатель стал работать вроде бы жест-

че. Остановился, проверил уровень масла, немного долил. Запустил мотор — лампа погасла. Километров через двадцать загорелась снова. Проверил контакты в цепи датчика, подергал все, что можно: лампа то гасла, то загоралась без видимой связи с моими манипуляциями. Но в какой-то момент вспыхнула — и уже не выключалась. С тем и дотянул потихоньку до самых Чебоксар. Дальше испытывать судьбу не имело смысла, потому что наступила глубокая ночь. За ночевал в Чебоксарах.

Оттуда позвонил на КамАЗ, через сутки за мной приехали друзья-спортсмены, погрузили «Оку» в кузов грузовика и доставили на завод. А здесь поступили так, как могут поступить только на заводе: заменили силовой агрегат в сборе, пообещав, что проведут «вскрытие» и выяснят причину случившегося. Но то ли времени не хватило за срочными и сверхсрочными делами, то ли по другой причине, но до сих пор я так и не узнал, что же произошло. Видно, и не узнаю — жаль!

Если же говорить о собственной версии (а она не могла не родиться, времени для раздумий было более чем достаточно), то я склоняюсь к мысли, что отказал привод масляного насоса. Вероятнее всего — срезало шестерню.

Новый мотор прошел обкатку на обратном пути и за минувший год «накрутил» уже сорок тысяч километров. Пока с ним все в порядке — но теперь жду с трепетом, не повторится ли через десять тысяч знакомая история. Прямых предпосылок к тому нет. Однако слышал от заводчан, что этот мотор ходит до капитального ремонта ровно столько: пятьдесят тысяч. А дальше — как повезет. Цифра настораживает, ведь ресурс по заводским техническим условиям вдвое больше. Поживем — увидим, осталось совсем немного. При установившемся темпе к тому времени, когда вы получите этот журнал, я уже буду знать ответ.

Одновременно с двигателем на «Оке» заменили комплект шин. Дело самое обычное. Но все же хочу на этом задержаться внимание.

По оценкам качествам шина «Оки», имеющая обозначение БИ-308, превосходна. Она отлично «держит» на мокрой и сухой дороге, хорошо ведет себя на снегу. Но... Поскольку диаметр шин очень мал, то каждая яма на асфальте становится ее злейшим врагом. При ударах об острые края таких ям нередко

ломаются металлокорд. Тогда из протектора внутрь или наружу (чаще наружу) вылезает проволока и почти новая или наполовину изношенная покрывка становится похожей на ежа. Ездить на ней, понятно, уже нельзя — и выбрасывать при нынешнем дефиците ох как жалко.

Из этой ситуации видится два выхода. Первый сравнительно доступен каждому: ездить тише, чтобы заблаговременно увидеть яму и объехать. Но всех ям не минуешь. Такая езда будет напоминать слалом и может встать себе дороже. Зимой к тому же выбоины почти всегда хорошо замаскированы. Так что на тихую езду целиком полагаться нельзя.

Второй выход — для изготовителей машины: использовать шины большего размера. Понятно, что не все так просто: такой шаг влечет за собой изменение характеристик подвески, общей массы автомобиля и т. п. Но, может быть, на последующих моделях и на это стоит пойти. Впрочем, как я сам отмечал, хотя и по другому поводу, — это будет уже иная машина.

К слову, за ту же зиму я так разбил все колеса, что уже никакая правка не могла вернуть им сносной формы, и балансировка они не поддавались.

Следующая поездка на завод была приурочена к другим редакционным делам и состоялась спустя полгода, в июле. На этот раз заменили все колеса, левый задний амортизатор, диски и колодки передних тормозов, барабаны и колодки задних, шаровые опоры подвески и выпускную систему.

Вообще, если говорить о темпах износа отдельных узлов или деталей, они примерно такие же, как на всех других автомобилях, которые мне довелось опробовать (о двигателе, как понимал, речь особая). Скажем, на «ИЖ-комби» я менял тормозные барабаны через 75—80 тысяч километров — здесь то же самое. Колодок переднего дискового тормоза на ВАЗ-2108 хватает в условиях Москвы тысяч на двадцать. И на «Оке» так же. Задние, понятно, служат дольше, тысяч двадцать пять — тридцать. Подчеркиваю — в условиях Москвы, где тормозить приходится гораздо чаще и интенсивнее, чем в других городах или на трассе, при меньшей напряженности транспортных потоков.

Еще несколько слов о двигателе — но уже по другому поводу. Однажды летом во время движения я вдруг услы-

шал в моторе звонкий, четкий металлический стук, точно совпадающий с частотой вращения коленчатого вала. Место было неудобное для остановки, и пока я тихонько крался к обочине, перестраиваясь из ряда в ряд, стук прекратился так же внезапно, как и возник, — он длился секунд 20, не больше. Никаких изменений в работе мотора я не обнаружил. Но когда осматривал карбюратор, то с изумлением обнаружил: воздушная заслонка закреплена на оси только одним винтом, второго нет и в помине. Вот тогда и вспомнился тот стук. Выходит, винт вывернулся, попал в камеру сгорания, «пороботал» в ней немного — и благополучно был «выплюнут» двигателем (или впечатан намертво в поршень?). Насколько знаю, такое случается крайне редко. Имя в виду не саму неисправность, а ее последствия, столь для меня благополучные.

А теперь вернемся к истории с рулевой тягой. Еще в процессе освоения «Оки» на КамАЗе был допущен дефект, из-за которого тяги оказались недостаточно прочными. Тут же их заменили на первой партии машин — и делу конец. Узнал я об этом как о досадном случае, который «имел место».

Но на редакционные испытания попала машина именно из той, первой партии — а об этом все забыли, и я в том числе. Последствия проявились только спустя 90 тысяч километров. Характер излома свидетельствовал, что трещина появилась давно, постепенно развивалась, а последнее время «живого» металла оставалось всего около двух миллиметров — любого толчка хватило бы, чтобы тяга сломалась. За ним дело не стало: проходя поворот на небольшой скорости, я услышал щелчок и почувствовал, как руль мгновенно стал вдвое легче, будто с него сняли половину нагрузки (а именно это и произошло!). Машину повело в сторону, я скорректировал ее газом и тормозом, кое-как перестроился к обочине и остановился...

Новые тяги прислали, когда стало невозможно ездить в теплом метро и читать газеты. В тот же день поставил их, воспользовавшись ямой в редакционном гараже. Заодно заменил передние тормозные колодки. И с наслаждением выехал на скользкие, грязные, неуютные московские улицы.

Б. ДЕМЧЕНКО,
инженер



ЗАМЕТКИ С ЛЕДОВЫХ ТРАСС



РАЛЛИ. Такого еще не было. Чемпионат СССР по ралли выигрывает советский гонщик, но на автомобиле иностранного производства. Впрочем, ничего удивительного. Наши спортсмены давно приглаждаются к иномаркам. Известный раллийный дуэт братьев Больших, тот, можно сказать, совсем отказался от отечественной техники. Николай и Игорь в прошлом году выступали на БМВ-М3 в традиционном эстонском ралли "Старый Тоомас", а потом в Финляндии, на одном из самых престижных этапов чемпионата мира "1000 озер". Теперь благодаря сотрудничеству с зарубежными фирмами в ралли "Русская зима", ставшем одноэтапным чемпионатом СССР, рядом с экипажем Больших стартовали на "Форде-сьерра-косворт-4х4" Сергей Успенский и на "Лянче-Дельта-ХФ" Вячеслав Прохоров.

Преимущество иномарок стало очевидно уже на первых скоростных участках. Двигатели мощностью под 300 л.с., кроме того, у "Лянчи" и "Форда" привод на все колеса... Попробуй соперничать с ними на "восьмерке". Подобная задача оказалась по силам только четырехкратному чемпиону страны Сергею Алясову, ставшему в итоге серебряным призером.

Трудно предположить, как бы развивалась гонка, не сойди с трассы Владислав Штыков, Виктор Школьный и Александр Артеменко — все на ВАЗ-2108. Они-то как раз из тех, кто наработал достаточный опыт борьбы с соперниками, выступающими на мощных автомобилях. Чисто теоретически, если взять в расчет две символические команды советских гонщиков — одна на иномарках, другая на отечественных машинах, — в результате получилась бы ничья. Николай Больших закончил выступление на третьем скоростном участке в Тушино, там же сошел и Виктор Школьный. Сергей Успенский не сумел избежать поломки — на дорогах Подмоскovie вышло из строя сцепление. До финиша из лидирующей группы добрались лишь Вячеслав Прохоров и Сергей Алясов.

Наметившиеся в сезоне-90—91 перемены дают повод для серьезных размышлений. Скептики пока отрицают возможность прогресса отечественного ралли на базе зарубежной техники. Ведь не секрет, что сервисное обслуживание иномарок, по причине валютного голода, весьма ограничено. Есть и другое, более оптимистичное мнение, но пока ясно одно — на все спорные вопросы ответы даст только время.



ТРЕКОВЫЕ ГОНКИ. Когда на трек прибывает в полном составе команда Волжского автозавода, вопрос о призовых местах обычно сводится к тому, в какой последовательности распределять их вазовцы. Вот и в Перми, где проходил очередной чемпионат СССР, после отборочных заездов все девять заводских гонщиков для начала попали в число шестнадцати финалистов. Слабо верилось, что среди семи остальных участников окажутся смельчаки, способные бросить вызов "могучей кучке" ВАЗа. Но, на удивление присутствующих зрителей, тренеров, механиков и, конечно, самих спортсменов, первый заезд выигрывает Юрий Макаров из Кургана. Позади остались сразу трое тольяттинцев и в их числе неоднократный чемпион страны Владимир Егоров и прошлогодний победитель "Тонки звезд" Юрий Боровиков.

"Случайность..." — решили болельщики. Но каково было их удивление, когда в последующих трех заездах Юрий Макаров, едва уворачиваясь от соперников, пересекал линию финиша первым. Под занавес гонки выяснилось, что догнать курганца по очкам могут только Юрий Кацай и Виктор Малоюштинский. К сожалению, Макаров не отважился в одиночку сражаться с роем тольяттинцев до победного конца. Последние свои заезды на уже изрядно потрепанной машине он провел спокойно — в результате бронзовая медаль.

Правда, после гонки Юрий сказал корреспондентам, что эта медаль для него имеет золотую цену.

Победителем же стал Юрий Кацай, начальник бюро кольцевых и трекowych гонок управления спортивных автомобилей ВАЗа. Неудовлетворенным пришлось покидать ему этот чемпионат. Начальник, который собирается протеститься с большим спортом и всерьез заняться тренерской работой, вдруг увидел, что его подопечные, вот уже несколько лет не знающие себе равных, оказались в некотором замешательстве. Потеснить их удалось не только Юрию Макарову, но и Николаю Конину из Пензы, который выиграл три заезда, как и серебряный призер Виктор Малоюштинский.



КРОСС. В день традиционных соревнований на призы Минавтосельхозмаша СССР по автокроссу должны были свирепствовать крещенские морозы. Организаторы даже опасались, не испугаются ли заявленные ранее иностранные участники из Италии, Болгарии и Румынии наших холодов. Как-никак южане. Морозы не состоялись, а иностранные отказались от участия по политическим соображениям из-за событий в Прибалтике.

В такой ситуации главными претендентами на командный приз имени академика Чудакова стали опять-таки тольяттинские гонщики. И сенсации на трассе полигона НАМИ в Дмитрове не произошло. Приз достался РСТК ДОСААФ Тольятти. Единоличным лидером в заездах полноприводных автомобилей оказался Валерий Джежел. Его ВАЗ-2108 с приводом на все колеса легко уезжал со старта от "уазиков" конкурентов, не оставляя им шансов на успех.

В классе автомобилей с объемом двигателя до 1600 см³ первым был Александр Никоенко. Чуть отстал от него Виктор Малоюштинский.

Победителем среди гонщиков на "волгах" стал Николай Демидов, представляющий ГАЗ, Андрей Акишев из Московской области выиграл соревнования на УАЗах.

В последних двух заездах решалась судьба специального приза, где можно было стартовать на любом автомобиле. Лидерство захватил любимец публики Биньямин Джепаев из Ульяновска. В основной гонке ему явно не везло — после нескольких кругов решающего заезда на "уазиках" у Джепаева слетела с колеса шина, и он тут же "выпал" из лидирующей группы. Дальше пришлось бороться не столько с соперниками, сколько

с потерявшей управление машиной. Тем не менее неудачник под одобрительные аплодисменты зрителей одним из последних достиг финиша. Но под конец соревнований справедливость восторжествовала — Биньямин обладатель специального приза.

Фото В. Князева



ГДЕ Ж ВЫ РАНЬШЕ БЫЛИ?

Алексей Петрович, мой хороший знакомый, по служебным надобностям уезжал за рубеж. Так уж получилось, что его «четыреста двенадцатый» совсем дышал на ладан после почти двадцатилетней нещадной эксплуатации, и с развалиной пришлось расстаться. В иных обстоятельствах он едва ли решился бы на такой нелогичный на фоне всеобщего автомобильного дефицита поступок. Но Алексей Петрович рассчитывал, и справедливо, что, продержавшись во время заграничной командировки на консервах и стремлении сохранить фигуру поджарой, сможет купить «ну, очень подержанную машину». Не буду пересказывать, как все это юридически оформляется, как идет доставка автомобиля, и сколько стоит. Это тема отдельного и неспешного разговора.

Вскоре после возвращения Алексей Петрович явился в гости с бутылкой какого-то иноземного ликера и радостной улыбкой на лице. Гость, как и положено, рассказывал о всяческих всячинах, разной заграничной невидалью и довольно скоро выложил, что, между прочим, у него теперь дизельный «Опель-аскона» 1982 года (подержанный, но не вконец истрепанный, как тот «Москвич»), да еще с автоматической коробкой и литыми алюминиевыми колесами.

Гость светился радостью. Он вычитал уже где-то, что дизельная «Аскона» на скорости 90 км/ч расходует всего-то 6,1 литра дизтоплива на сотню и... ну что тут объяснять. Все что я мог ему сказать: «Где же вы, мой друг, раньше были? Думаю, прочитанная Алексею Петровичу «лекция» по этому поводу небезынтересна и для других автомобилистов».

Прежде всего надо помнить: возможности для обслуживания или ремонта подержанной заграничной машины у нас в

стране минимальные, а часто они вообще отсутствуют. Услуги кооперативов или совместных предприятий по обслуживанию зарубежной автотехники не только дефицитны, но многим просто не по карману. Следовательно, делая покупку, надо сразу оценить, какие отечественные шины, масла, зубчатые ремни и масляные фильтры подойдут для приглянувшегося автомобиля. Выяснить это можно, если заранее подготовиться к приобретению машины.

Каким бы соблазнительным ни казался маленький автомобиль — по цене, расходу топлива, оригинальному внешнему виду, — не попадайтесь на эту приманку. Для наших дорожных условий предпочтительней машина класса «Волги», у которой каждый элемент кузова, подвески колес и других узлов сделан с повышенным (соответственно классу автомобиля) запасом прочности, а все агрегаты и узлы большую часть жизни работают с неполной нагрузкой. Это второе важное условие, которое желательно соблюдать при выборе.

И третье — остерегайтесь экстравагантных конструкций. Впрыск топлива, различные электронные системы управления, прецизионная дизельная топливная аппаратура, гидронравматическая подвеска колес, гидромеханическая трансмиссия и другие хитрые узлы потребуют высококвалифицированных специалистов не только для ремонта, но и обслуживания, которых, увы, почти нет.

Теперь давайте подойдем к практической стороне дела. Не знаю, из чего придется выбирать, но помните, что на многих английских и американских моделях — крепез с дюймовой резьбой. Потеря гаечки может перерасти в проблему. Поэтому захватите, скажем, 10-миллиметровую гайку с обычной (не мелкой) резьбой или заготовьте перед отъездом шаргалку, где рисунками и знаками будут

изображены болт с гайкой и обозначение резьбы (дюймовая или метрическая), символы степени сжатия (ведь окажется, что для вашей покупки нужен бензин «экстра», а во всей округе его не было никогда), длина зубчатого ремня в приводе распределителя (размеры «жигулевских» ремней вы предварительно себе выписали) и другие важные для вас сведения.

Догадываясь, что нацелившись на японские машины читатели следующую рекомендацию могут воспринять иронически. И все же — выскажу ее: сразу отказать от машины с правым рулем. Для правостороннего движения в большинстве случаев это неудобно. Но правому рулю сопутствуют и фары, лучи которых ориентированы на левостороннее движение (оно принято в Англии, Японии и некоторых других странах). Иными словами, для нас правое расположение руля и иная ориентация фар просто опасны.

Не полагайтесь на «умельцев», которые предлагают перенести рулевую колонку на левую сторону. Это повлечет за собой не только переделку рулевой трапеции, но и перенос главных тормозных цилиндров, переделку панели приборов. Очень сложная и дорогая реконструкция, выполненная в кустарных условиях, не даст гарантий безопасности. Да и ГАИ — а это немаловажно — едва ли разрешит эксплуатацию такого автомобиля.

И еще о фарах. Подумайте, чем в наших условиях сможете заменить разбитую прямоугольную фару, да еще с наклонным стеклом рассеивателя. Стекла от «Ладьи-Спутника» или «Таврии» могут случайно подойти, но и они ведь — дефицит. Поэтому, может быть, лучше выбрать «старушку» с круглыми фарами. При замене и ремонте их проще вписать в кузов, чем прямоугольные!

Ваше внимание при внешнем осмотре должны привлечь шины. Не надейтесь на память, заранее выпишите наиболее распространенные у нас размеры покрышек, они приводятся в этом номере журнала.

Неплохо сделать картонные шаблоны, в которых отверстия совпадали бы с отверстиями в колесных дисках моделей ГАЗ-24, «Москвич-412», ВАЗ-2105, ВАЗ-2121 и ЗАЗ-1102. Приложив их к колесу покупаемой машины, будете знать, подойдет ли ей колеса отечественных моделей.

Продолжим внешний осмотр. Не лишне выяснить, какие колеса ведущие у намечаемой покупки. Зачем это нужно? Когда на переднеприводной машине сбавится шатун, разморозится блок цилиндров или, не дай бог, произойдет другая сравнимая по тяжести последствий авария двигателя, придется заменять весь силовой агрегат, включая коробку и главную передачу. Едва ли «широкий» ассортимент переднеприводных отечественных моделей (АЗЛК-2141, ВАЗ-2108 и ЗАЗ-1102) позволит подобрать силовой аг-

«Продается, продается, продается» — вот смысл игерлифов у машин на японских рынках подержанных автомобилей. Каждая прошла по 150—200 тысяч километров, считается в Японии рухляком и стоит баснословно дешево. Это обстоятельство ценят наши туристы. Фото А. Ерохина (ТАСС)



регат, подходящий по точкам крепления, длине и шлицам полуосей, да и габариту.

Среди заднеприводных выбор моделей шире, к тому же узлы можно заменить и подогнать по отдельности, да и пространство для них в машине, как правило, не столь ограничено.

Определяя, какие же колеса ведущие, вы неизбежно отметите состояние порогов кузова и днища, а заодно обнаружите, есть ли у данного автомобиля рама (что ныне редкость, но для наших дорожных условий — счастье) или, по крайней мере, подрамники. Последние предпочтительней в отношении прочности машины и ее ремонта.

Не обольщайтесь краской «металлик». После ремонта небольших повреждений кузова эту окраску очень трудно восстановить. Гнутые стекла дверей тоже могут принести немало хлопот, если после аварии придется искать новые. Заменить их плоскими, не переделывая стеклоподъемники, вряд ли удастся.

Откроем капот. Свечи с резьбовой частью диаметром 10 мм — редкость, с ними обретете большие хлопоты. Но даже если они 14-миллиметровые, разоритесь на запасной комплект — ассортимент наших свечей очень скуден.

Износ или обрыв зубчатого ремня в приводе распределительного вала — катастрофа для мотора и для владельца. Отечественные ремни от ВАЗ-2105, ВАЗ-2108 или ЗАЗ-1102 скорее всего не подойдут. Но попробуйте узнать у торговца подержанными автомобилями длину ремня на выбранной вами машине. А вдруг! А вообще, как ни жалко денег, но лучше уж сразу, на месте купить запасной (как, впрочем, и лампочки для светотехники) и еще лучше — ориентироваться на автомобиль, где привод распределительного вала не ремнем, а цепью. Как это определить с первого взгляда? Ремень обычно окружен легким тонкостенным кожухом из пластмассы или штампованного металла. Цепь же размещается в достаточно массивном приливе к блоку цилиндров и головке. Приглядитесь к моторам «Москвич-412» и ВАЗ-2103 с цепным приводом и к ВАЗ-2108

с ремненным. Запомнили, как выглядят? Порядок!

Системы впрыска топлива, дизельная аппаратура, устройства электронного управления двигателем для вас, рядового автомобилиста, как уже было сказано, табу. Может быть, в крупных городах найдете знатоков с опытом и контрольными приборами, но они дорого ценят свой труд.

Вспомою отчаянное письмо одного владельца «Ягуара». На этих автомобилях — двигатели с двумя распределительными валами в головках цилиндров. Конструкция сложная и хитрая. На случай разборки в ней предусмотрена возможность взаимной фиксации валов и цепных звездочек их привода. Владелец этого не знал и, разобрав мотор для капитального ремонта, в ужасе убедился, что на деталях никаких контрольных меток для сборки головки и привода клапанов нет. «Ягуар» в том городе оказался единственным, и помочь бедняге никто не мог.

Хочу предупредить — все эти системы работают безупречно (вы правы со своими возражениями), когда они новые, если обслуживают их грамотные специалисты и под руками — фирменные детали. То же самое относится и к гидромеханическим коробкам передач. Вдобавок они требуют специальных масел и далеко не каждая перекажет без вредных последствий то, которое применяется для автоматических трансмиссий «Чайки» или ЛИАЗ-677.

И еще о масле, точнее, его фильтрации. Сменные фильтры на различных моделях не всегда по габариту и присоединительным размерам совпадают с выпускаемыми у нас. Хотите проверить на месте, подойдет ли для вашей покупки «жигулевский» масляный фильтр — возьмите с собой отработавший.

Едва ли в подержанном автомобиле, на котором вы остановили свой выбор, окажется инструкция по уходу. А ведь вам хотелось бы знать, за сколько градусов после ВМТ открывается впускной клапан в первом цилиндре, каково опережение зажигания. Изобразите их знаками и символами на своей шпаргалке и

попросите, чтобы вам дали необходимую информацию.

Полезно также знать зазоры в клапанном приводе, сходжение и развал колес. Эти данные тоже внесите в шпаргалку. Порядок работы цилиндров, как правило, отлит на блоке двигателя, а на фирменной трафаретке (поищите ее под капотом), кроме года выпуска машины, индекса ее модели, обязательно найдите модель двигателя (цифры и буквы в случае ремонта помогут в поиске дополнительных сведений и деталей) и его рабочий объем.

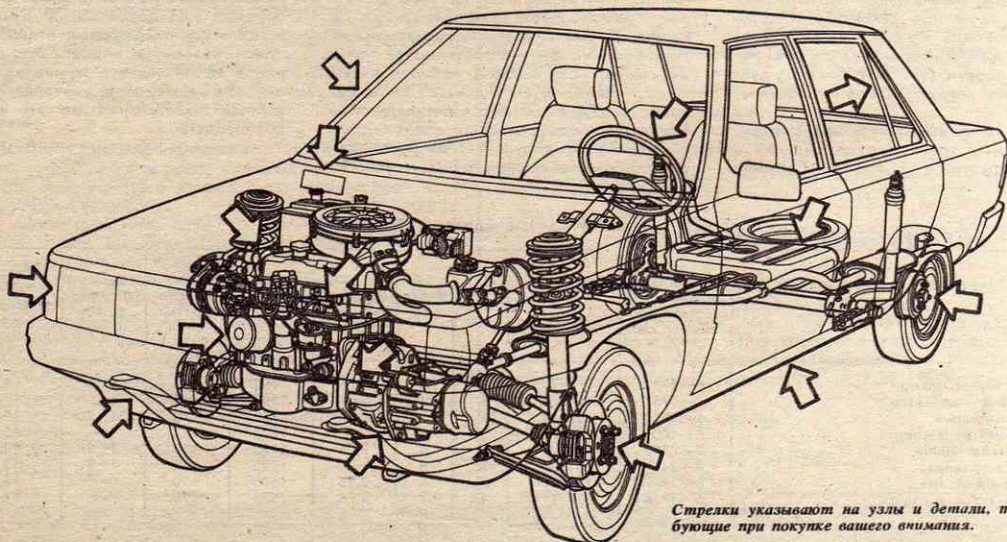
Едва ли практичны, если у вас нет гаража, автомобили с матерчатым верхом. Для любителей «раскулачивать» технику они находка. Имейте это в виду.

Бойтесь «коллекционеров». Их, увы, не так уж мало. Эту публику привлекут наружные зеркала заднего вида, эмблемы, украшения на пробке радиатора, колесные колпаки. Отдерут — бог с ними — ездить-то можно. Но вот если придется купить машину, где каждое колесо крепится центральной гайкой типа «Рудж-Витворт», будьте осторожны. Украшенная заводской эмблемой, она лаковым куском для собирателей. И хотя отвернуть ее можно лишь спецключом или молотком, такую гайку, выполненную по специальной технологии, в наших условиях не сделать. Помните и об этом.

Мой Алексей Петрович расстроился, как я и предвидел. Я утешил — ну, может, в следующий раз... Но следующий раз случается не так уж и часто, да и средства нужны. Поэтому внимательно перечитайте эти советы. Надеюсь, пригодятся.

С. МАРЬИН

Редакция обращается к читателям журнала — владельцам «иномарок» с просьбой поделиться опытом их эксплуатации, рассказать о возникавших проблемах при обслуживании, ремонте, во время поездок, о том, как удавалось найти выход в затруднительных обстоятельствах. Присланные материалы по возможности будут использованы в последующих наших публикациях на эту тему.



Стрелки указывают на узлы и детали, требующие при покупке вашего внимания.

УПВ: ВОЗМОЖНЫ ЛЮБЫЕ ВАРИАНТЫ

Иллюстрации —
на стр. 22—23

Универсал повышенной вместимости — это машина, как ее определили техники, многоцелевая. А попросту — на любой случай жизни, можно сказать, подлинно семейная. Кузов просторен потому, что он высокий и широкий, как у микроавтобуса. Пассажиры сидят в удобных, легких (15—20 кг) быстросъемных креслах. На некоторых УПВ их можно развернуть на 180° или снять совсем, переставить в любом, удобном для владельца порядке. Например, считая от переднего ряда по схемам: 2—3—2, 2—2—2, 2—1—2, 2—0—2, 2—3—1, 2—2—1, 2—3—0, 2—2—0, 2—1—0, 2—0—0! Словом, возможны любые варианты — ездить в любой компании, перевозить бочки, саженцы, велосипеды, водные лыжи, холодильник, детскую коляску, палатку, что угодно!

Конечно, у такой машины, как УПВ, расстояние от пола до потолка больше, чем у обычной легкой модели, в том числе и грузопассажирской, но чуть меньше, чем у микроавтобуса. Кузов для троих человек, сидящих в ряд, просторен, двери соответственно и широкие и высокие. И, самое главное, уровень комфорта — шумоизоляция, качество обивки и отделки, оборудование салона — как у легкой модели среднего класса.

Низкий пол и невысокий уровень шума — результат компоновки с передними ведущими колесами и поперечным расположением силового агрегата. Нет карданного вала, проходящего под обязательно высоким полом, нет «гудящего» или «воюющего» заднего моста. Весь силовой агрегат изолирован от салона звукоизоляционной переборкой. А раз нет карданного вала, неразрезной балки заднего моста, то и пол салона получается низким, особенно в задней части кузова. Низкие пороги, малая высота пола от поверхности дороги, сдвижные боковые двери облегчают погрузку-выгрузку, посадку-высадку.

Нужно иметь в виду, что при сложенном втором и третьем ряде сидений в салоне образуется довольно большое

пространство (3,0—4,7 м³) для разной поклажи и груза.

Широкий и высокий кузов означает большую лобовую площадь автомобиля, увеличенные аэродинамические потери и связанный с ними расход топлива. Поэтому конструкторы обратили особое внимание на улучшение обтекаемости УПВ. В частности, используя особенности компоновки, стали выполнять эти машины однобъемными с сильно наклоненными ветровым стеклом и капотом двигателя. В итоге удалось снизить коэффициент лобового сопротивления до величины 0,34—0,36 и тем самым компенсировать увеличенную лобовую площадь. Расход же топлива сохранился на уровне легковых моделей третьей группы малого класса или первой группы среднего.

Разумеется, важно для уменьшения расхода топлива снизить массу УПВ, тем более что оборудование и отделка салона, создающие комфорт, утяжеляют машину. Неудивительно, что большинство рассматриваемых моделей — с несущими кузовами, причем новейшие образцы («Понтиак-транспорт», «Рено-эспас») имеют каркасную конструкцию кузова с навесными пластмассовыми панелями.

Поскольку современный американский, японский, европейский автомобилист довольно привередлив к комфортному оборудованию машин, УПВ комплектуются в большинстве случаев теплопропускающими стеклами (на 60 % снижают нагрев воздуха в салоне от солнечной радиации), электрическими стеклоподъемниками, кондиционерами, каскетными проигрывателями, часами. Шумоизоляция такова, что позволяет на любой скорости разговаривать с водителем, не повышая голоса. Анатомические сиденья с тканевой обивкой — в большинстве случаев также стандартное оборудование.

Если говорить об удобствах для водителя, то УПВ оснащаются регулируемым (посредством электродвигателей) сиденьем водителя, гидросилителем руля, а порой гидромеханической трансмиссией. По-

явились уже полноприводные модификации УПВ, более безопасные при езде по мокрому, обледенелому или заснеженному дорогам: «Рено-эспас», «Форд-аэро-стар», «Мицубиси-шерриот», «Ниссан-прери». Много внимания фирмы уделяют повышению качества своих машин. Например, «Крайслер» на модель «Вояджер» дает семилетнюю гарантию от сквозной коррозии кузова и трехлетнюю (или при пробеге до 110 тысяч километров) гарантию на автомобиль. Многие фирмы оснащают УПВ трехкомпонентными нейтрализаторами отработавших газов.

Основные характеристики современных УПВ приведены в таблице, а фотографии наиболее интересных моделей — на цветной вкладке в конце номера.

Сколько же стоит такой сказочный автомобиль? Их цена колеблется от 25—30 тысяч швейцарских франков (малые модели, как «Ниссан» или «Мицубиси») до 32—55 тысяч («Понтиак», «Крайслер» «Форд»). Для сравнения отметим, что «Фиат-панда» стоит в Швейцарии 11—12 тысяч, а «Нива» — 17—20 тысяч швейцарских франков.

В наши дни конструкторы достигли высокого совершенства в создании УПВ, и потребитель с готовностью принял эти машины, на что, правда, у отделов рекламы на автозаводах ушло немало средств и энергии. Сегодня рынок УПВ — самый динамичный. Свои образцы таких моделей дорабатывают «Фольксваген» и «Мерседес-Бенц», «Фиат» и «Воксхолл», «Пежо» и «БМВ». Интересный прототип УПВ показала в Туринском салоне английская дизайнерская фирма «Ай-Эй-Ди». Работает над подобным автомобилем и АЗЛК — опытный образец его УПВ под кодовым названием «Арбат» был представлен в № 11 нашего журнала за прошлый год. Интерес к универсалам повышенной вместимости растет, как и их производство.

Л. ШУГУРОВ,
инженер

Современные модели УПВ

Модель	Число цилиндров и рабочий объем, см ³	Мощность, л. с./кВт	Число перед- деч	Число мест	Емкость грузового отсека, м ³	Снаряженная масса, кг	Наибольшая скорость, км/ч	Время разгона до 100 км/ч, с	Расход топлива (городской цикл), л/100 км
«Крайслер-вояджер»	4—2501	110/74	5	5	3,26	1405	155	14,5	13,7
«Мицубиси-спейсвагон»	4—1997	94/64	5	7	—	1200	170	12,5	11,2
«Ниссан-прери»	4—1974	91/67	5	5	1,5	1180	170	13,7	10,2
«Понтиак-транс-спорт»	6—3097	122/90	3А	6	3,19	1600	160	—	15,0
«Рено-эспас-2000»	4—1995	103/76	5	5	3,06	1190	170	12,6	10,7
«Тойота-превия»	4—2438	133/98	5	8	—	1720	175	12,9	13,1
«Форд-аэростар»	6—2979	147/108	5	5	3,95	1530	170	—	16,0
«Форд-аэростар-лонг»	6—3958	157/115	4А	7	4,75	1575	175	—	17,0

Примечание. Проверк означает отсутствие данных. А — автоматическая трансмиссия.



"АСПЕКТ-МОДИФИКАТОР"

уникальный антифрикционный и противоизносный препарат поможет увеличить ресурс двигателя вашего автомобиля.

"АСПЕКТ-МОДИФИКАТОР" способен внедрять в металлическую поверхность рабочих пар скользкое полимерное нестареющее покрытие. Оно уменьшает износ деталей газораспределительного механизма, снижает расход топлива и потери на трение.

Одной его порции достаточно на весь период эксплуатации автомобиля.

ПРЕПАРАТ прошел лабораторные и эксплуатационные испытания в крупнейших научных и производственных центрах — НИИАТ, НАТИ, НИФХИ, МеМЗ.

■ Заявки на оптовые поставки направлять по адресу:

129301, г. Москва, малое предприятие "АМТЕК". Телефоны: 187-75-50, 283-45-84

НПО "Процессор"

ПРЕДЛАГАЕТ конструкторскую документацию разборной грибосушилки

трех типоразмеров (на 2—4—8 кг сухих грибов за 16 часов работы). Режим работы автоматизированный, вид топлива — дрова. Вес сушилки от 20 до 100 кг, транспортируется в багажнике или прицепе легкового автомобиля. Стоимость комплекта технической документации одного типоразмера 124 рубля.

■ Заявки, а также письма с гарантией оплаты направлять по адресу:

103220, г. Москва, К-220, а/я 1.

ОХРАННОЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ УСТРОЙСТВО

Львовского производственного объединения

"МИКРОПРИБОР" исключает пуск двигателя, подает звуковой сигнал при попытке проникнуть в салон автомобиля, открыть капот и багажник, включить зажигание, снять какие-либо детали (колеса, зеркала и др.).

Этот прибор-сторож срабатывает от дверных контактных датчиков и маятникового устройства при наклоне автомобиля. При габаритах 112х48х65 мм его вес 0,3 кг.

Цена 36 рублей.

■ Торгующим организациям заявки на охранное автомобильное устройство направлять по адресу:

290014, г. Львов, ул. Нишинского, 35, СКБ МП ПО "Микроприбор" патентно-информационный отдел. Телефон 799-483.



Универсальный электронный коммутатор КЭУ-1

для автомобилей с бесконтактной системой зажигания (ВАЗ-2108, "2109", "Таврия")

ПРЕДЛАГАЕТ

ПО "Ковровский электрохимический завод".

Высокий уровень производства, оригинальная схема гарантируют работу коммутатора в течение 3 лет эксплуатации или 45000 км пробега автомобиля.

КЭУ-1 может быть установлен и на автомобилях с контактной системой зажигания, где стабилизирует искробразование, уменьшает износ контактов прерывателя.

Устойчивый пуск холодного двигателя обеспечивает многоисковый режим работы при напряжении питания от 6 до 18 В.

■ Заявки на оптовую поставку КЭУ-1 направлять по адресу:

601900, г. Ковров Владимирской области,

ПО "Ковровский механический завод".

Телефон 9-33-98. Телекс 218724 ПРИБОР.

Индивидуальным заказчикам коммутатор высылается наложенным платежом через Ковровский Роспосылторг, адрес которого:

601913, г. Ковров Владимирской области, ул. Колхозная, 61.



Производственный кооператив "ЧЕМПИОН"

ПРЕДЛАГАЕТ высшей категории качества резиновые армированные манжеты для всех моделей ВАЗ:

2101-1005034 передней крышки коленвала

2101-1005160 задней крышки коленвала

2101-2402052-01 редуктора заднего моста

2101-3103038 ступицы переднего колеса

2121-3103038 ступицы переднего колеса "Нивы"

2101-2401034 полуоси

2108-2301035 левой полуоси

2108-2301034 правой полуоси

2108-1701043 первичного вала коробки передач

2108-1005034 переднего конца коленчатого и распределительного валов

2108-1005160 заднего конца коленчатого вала

2101-1007026 колпачок маслоотражательный

2108-1007026 колпачок маслоотражательный

Манжеты прошли стендовые испытания в загорском филиале НИИП и соответствуют требованиям по наработке, герметичности и ширине рабочей кромок. Ресурс — 175 тысяч километров при сроке эксплуатации 10 лет. Гарантии выполняются при соблюдении требований ГОСТ 8752-79 к сопряженным деталям и монтажу.

ИЗГОТОВЛЯЕТ другие манжеты и уплотнения для предприятий на договорной основе.

Все изделия выполняются из фторкаучука СКФ-26 и СКФ-32 с товарным знаком "DNEPR CHAMPION".

Высылаются наложенным платежом населению и грузовыми посылками станциям технического обслуживания по цене 5 рублей, а 2101-1005160 и 2108-1005160 — по цене 6 рублей, включая расходы по доставке. Для организаций предусмотрена торговая скидка 10%. Реализация товара в этом случае осуществляется с предварительной оплатой, расходы по доставке за счет кооператива.

■ Заявки направлять по адресу:

320057, Днепротровский-57, ул. Петра Моисеевского, 8.

Телефон 91-37-87.

"Для тех, кто в пути"

Серию АУДИОПРОГРАММ под таким названием ВЫСЛАЕТ

наложенным платежом ВКМП "ОЗДОРОВИТЕЛЬНЫЙ ЦЕНТР".

30, 15, 6, 3, 1-минутные записи позволят в нужный момент восстановить ваши силы в длительной поездке на автомобиле.

Цена компакт-кассеты на русском языке до 27 рублей, на английском — до 35 рублей.

■ Заказы направлять по адресам:

125057, г. Москва, а/я 1.

Телефоны: (095)250-48-82, 138-63-31.

650065, г. Кемерово, а/я 1698.

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

Возникновение фирмы «Фольксваген» во многом связано с талантливым конструктором Ф. Порше, получившим признание за ряд оригинальных разработок на фирмах «Аустро-Даймлер», «Даймлер», «Даймлер-Бенц», «Ауто-Унион». В 1931 году он открыл проектное бюро, специализирующееся в основном на малолитражных автомобилях, отдельные варианты которых строились на заводах НСУ. Работа Порше удачно совпала с развернутой в политических целях государственной кампанией по созданию дешевого народного автомобиля (по-немецки «Фольксваген»). В 1937 году его очередной проект привлек необычайно внимание самого фюрера фашистской Германии: небольшая длина машины, сферическая форма кузова с глухой, без окон, задней частью, отсутствие бамперов, светоборудование, состоящее из одних фар в округлых кожухах, выступающих из крыльев. Было получено «добро» на ее производство, и под лозунгом «Крафт диорх фройде» («Сила через радость») у граждан начали собирать деньги по подписке на постройку завода в городе Вольфсбурге.

Впервые гражданский автомобиль КДФ (за официальное название взяли аббревиатуру лозунга) появился в 1938 году. Он порадовал гармоничным сочетанием объемов кузова, плавностью и законченностью линий. За год Ф. Порше довел его, уловив и собрав воедино тончайшие нюансы форм таких автомобилей, как немецкий «Ганомат», чехословацкий «Татра», польский «Люкс-спорт». Опозитный четырехцилиндровый двигатель (980 см³, 17,6 кВт) имел воздушное охлаждение. Масса автомобиля не превышала 750 кг. В салоне — минимум комфорта. Одновременно разрабатывались модели «62», «82» (разведывательно-командирские), «166» (амфибия), полноприводные модификации.

Подписка принесла 267 миллионов рейхсмарок. На эти деньги планировалось построить 336 тысяч машин, прозванных «жуками». Однако до 1941 года их выпуск составил всего 300 штук, а затем завод полностью переключился на производство армейских автомобилей (сделано 55 тысяч) и амфибий (15 тысяч).

После войны сборку малолитражной модели, именовавшейся уже по названию завода «Фольксваген», возобновили. Она наилучшим образом соответствовала тогдашней экономической обстановке в Западной Германии. На заводе содержался свой штат конструкторов, поэтому услуги Ф. Порше больше не требовались. В 1951 году в машину внесли косметические изменения, увеличили рабочий объем двигателя до 1,2 л и мощность до 22 кВт, синхронизировали все ступени коробки передач.

Добровольно отказавшись от смены модели, фирма «Фольксваген» способствовала укреплению своей репутации. «Жук» признали «классическим» автомобилем даже в США, где в середине 50-х открылись отделения по его сбыту. В 1953 году был организован филиал

«Фольксвагена» в Бразилии, произошли выгодные покупки обнищавших заводов в странах Африки, Латинской Америки и ФРГ. В 1969 году стало реальностью объединение «Фольксваген-Ауди-НСУ-Ауто-Унион» (ФАГ).

Вплоть до конца 60-х устойчивые позиции на мировом рынке легковых автомобилей удерживались лишь несколькими вариантами малолитражки. Ассортимент расширялся благодаря моделям с двух- и трехобъемными кузовами более современной формы (на все устанавливали модернизированные двигатели «Жука»).

Но время требовало новых решений. К разработке перспективной модели подключились конструкторы присоединившихся фирм. Так, НСУ имела готовую конструкцию модели «К70», которая и пошла в продажу под названием «Фольксваген-К70».

1974 год стал переломным в истории фирмы. Альтернативой «Жуку» выступила на мировой сцене переднеприводная модель «Гольф» с поперечно расположенным двигателем водяного охлаждения (1093 см³, 37 кВт). Параллельно с «Гольфом» было налажено производство большой модели «Пассат». Сбыт «К70» к тому моменту неукольно падал, и «Пассат» пришелся кстати. На следующий год появился маленький «Поло» с элегантным кузовом Бертоне, чуть позднее — «Сирокко». Как и «Гольф», все модели — переднеприводные, с двигателями водяного охлаждения.

Смена произошла, но «Жук» остался. Правда, после 1978 года его производство сохранилось только в латиноамериканских филиалах «Фольксвагена», и в 1982 году на мексиканском конвейере был собран 20-миллионный автомобиль.

В нынешнем году представлены шесть моделей «Поло» с бензиновыми двигателями мощностью от 33 до 84,5 кВт, последний с впрыском топлива и так называемым спиральным нагнетателем, а также с дизелем мощностью 33 кВт. Варианты кузова и основных узлов остались неизменными с 1981—1982 гг. Обновленный «Гольф» выпускается с пятью бензиновыми моторами от 40,5 до 102 кВт (две модификации с электронным впрыском топлива и с 16-клапанной головкой цилиндров), двумя дизелями 39,5 и 51,5 кВт. Гамма «гольфов» пополнилась полноприводной моделью «Синрок», сельским джипом «Кантри» и кабриолетом. С появлением в 1988 году нового спортивного купе «Коррадо» не утратила актуальности модель «Сирокко», главным образом благодаря невысокой цене. В ее индексации присутствует буквосочетание ГТ, символизирующее принадлежность к категории «гран туризм» (комплектуются двигателями от 55 до 102 кВт). «Коррадо», несколько отошедший от общего стиля, является самым скоростным автомобилем семейства «Фольксваген». Четырехцилиндровый двигатель рабочим объемом 1,8 л (с механическим спиральным нагнетателем) мощностью 118 кВт при 5600 об/мин позволяет развивать 225 км/ч. Завершает производственную программу легковых

машин модель «Джетта», представляющая собой трехобъемный «Гольф».

Грузовые автомобили — еще один основной источник доходов «Фольксвагена». В середине 50-х годов был налажен выпуск заднемоторных малотоннажных грузовиков на агрегатах «Жука». Приемственность сохранилась — все современные машины держатся в пределах старого типажа. Наиболее легкая из них — «Кэдди» грузоподъемностью 550 кг выпускается в США и Югославии. На заводах ФРГ собирают популярный пикап «Таро». Его конструкция предоставлена по лицензии фирмой «Тойота». Грузовые автомобили полной массой 11—13 тонн производятся с конца 70-х на бывшем бразильском заводе грузовиков компании «Крайслер». Годовая продукция — 16 тысяч машин. После подписания соглашения с западногерманской фирмой МАН в 1982 году «Фольксваген» проник на рынок автомобилей полной массой 6—10 тонн.

Отдельно следует упомянуть о производстве микроавтобусов (основная сборка в количестве 500 штук в день осуществляется на заводе в Ганновере на двух главных конвейерах подвесного типа), а также об «Илтисе» — джипе с независимой подвеской колес на поперечных рессорах и с простейшим кузовом без дверей и брезентовым верхом. Выпускался он преимущественно для нужд армии. Мощность двигателя «Илтис» — 55 кВт, грузоподъемность — 700 кг.

На сегодняшний день «Фольксваген АГ» является ведущим автомобильным объединением ФРГ, занимающим четвертое место в мире по производству легковых автомобилей (2 564 259 в 1989 году, включая продукцию отделений «Ауди», SEAT, американских филиалов). За всю историю их изготовлено более 50 миллионов. Только «гольфов» с 1974 года выпущено 9 миллионов, то есть примерно 3750 в день. Производство ФАГ отличается высокой автоматизацией. Парк роботов концерна в 1988 году составил 1,6 тысячи единиц. Автоматизированная линия пущена впервые в 1962 году для сварки кузовов модели «Жук», а через десять лет ФАГ наладил выпуск собственных роботов.

В связи с освоением производства новых легковых автомобилей «Фольксваген» широко сотрудничает в области автомобилестроения с многими известными фирмами, например с «Ниссан» (сборка на заводах в Японии модели «Пассат»), с «Штейер-Даймлер-Пух» (совместное производство тяжелых грузовиков и микроавтобусов), с «Рено» (совместная разработка четырехступенчатой автоматической коробки передач), не говоря о SEATe (Испания), чья продукция с 1982 года органично вписалась в программу «Фольксвагена» (на заводах в Барселоне и Памплоне выпускаются легковые и грузопассажирские автомобили). Заводы ФАГ также функционируют в Аргентине, Бразилии, Мексике, Нигерии, Китае, ЮАР.

Д. ОРЛОВ



«Фольксваген-гольф-ГТИ» (1990 год) — достойный продолжитель славных традиций малолитражных автомобилей западногерманского концерна.



«Фольксваген-1303-кабриолет» (модель 1977 года), ставший одной из последних заводских модификаций «Жука».



Экспериментальный «Фольксваген-авто-2000», разработанный в 1982 году, прообраз «Пассата» модели 1988 года.

Легендарный «Жук» («Фольксваген-1200») 1947 года выпускался в ФРГ без серьезных изменений в конструкции длительное время.

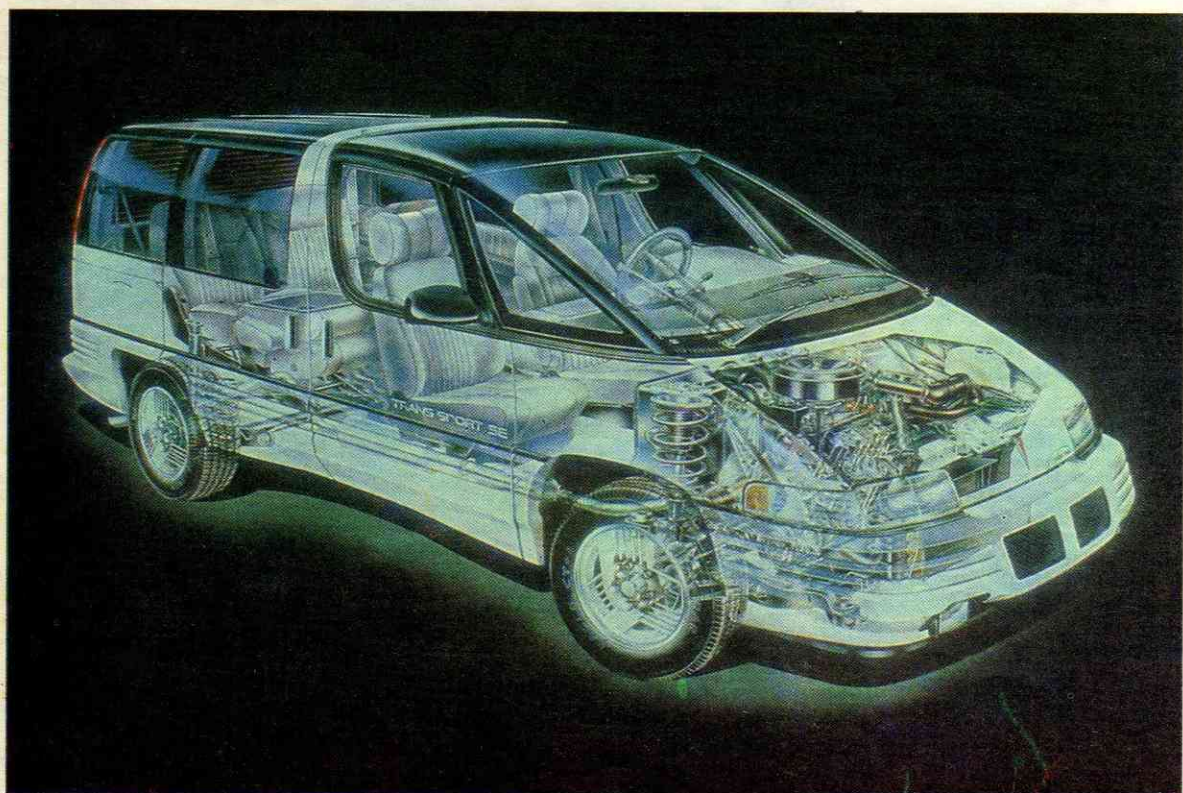
В 1985 году гамма микроавтобусов «Фольксваген» пополнилась полноприводной моделью «Каравелл-синхро».





Новая категория
легковых автомобилей —
универсал повышенной вместимости (УПВ).
Это многоцелевой гибрид
между универсалом и микроавтобусом.
Статью об этих машинах
читайте на стр. 18

УПВ: ВОЗМОЖНЫ ЛЮБЫЕ ВАРИАНТЫ



1. Завод «Фольксваген», выпускающий наряду с легковыми автомобилями и микроавтобусы модели «Каравелла», планирует в ближайший год освоить и производство УПВ (на снимке).

2. Сиденья на «Понтиаке» можно комбинировать в вариантах 2—3—2, 2—2—2, 2—1—2 (на снимке), 2—2—0, 2—3—0, 2—0—0. Сами сиденья быстроразъемные и очень легкие (15,4 кг).

3. По комфорту УПВ стоит на одном уровне с легковыми автомобилями: «дворники» с несколькими режимами работы, панель приборов с дисплеем (на снимке), автоматическая трансмиссия, гидроусилитель руля.

4. На полу салона в кузове «Понтиака» — гнезда для разных вариантов крепления сидений. В левом борту — одна дверь, а в правом — две, причем задняя — не распашная, а сдвижная (как показано на снимке).

5. Компонировка «Понтиак-транс-порт-СЕ» (США) 1990 года. У автомобиля три ряда сидений, расположенный поперек кузова силовой агрегат и передние ведущие колеса.

6. «Мицубиси-спейсвэгон» (Япония) с семиместным кузовом, у которого распашные боковые двери. Как «Ниссан-прери», «Форд-аэростар», «Рено-эспас», эта машина имеет также модификацию «4×4». Порог пятой двери — на уровне верхней кромки заднего бампера.

7. Экспериментальный «Арбат» (АЗЛК-2139) с передними ведущими колесами и несущим кузовом каркасного типа, имеющим пластмассовые лицевые панели.

8. «Шевроле-астро» может перевозить пять или семь человек. В его кузове слева — одна дверь, справа — две.

6



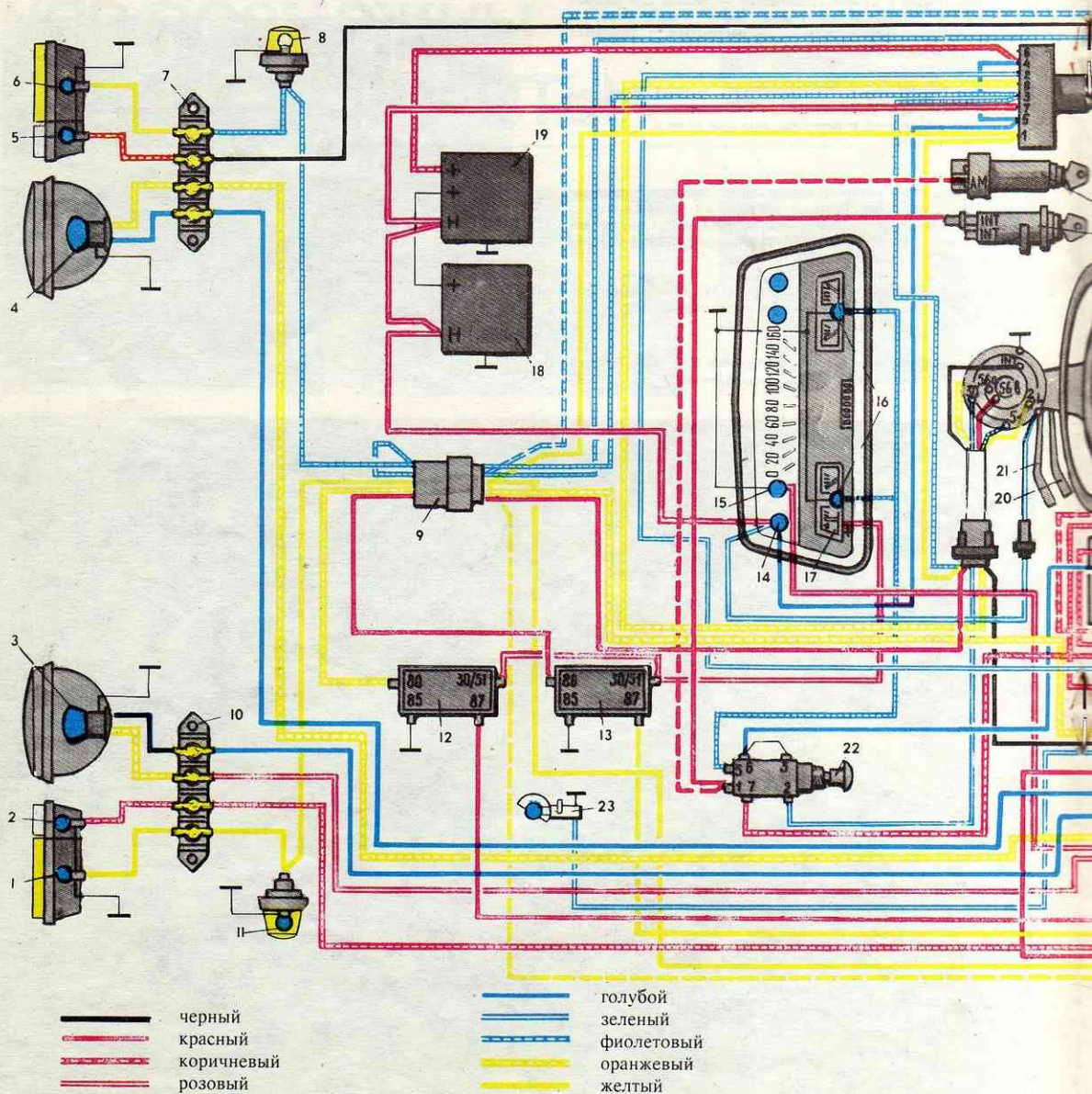
7



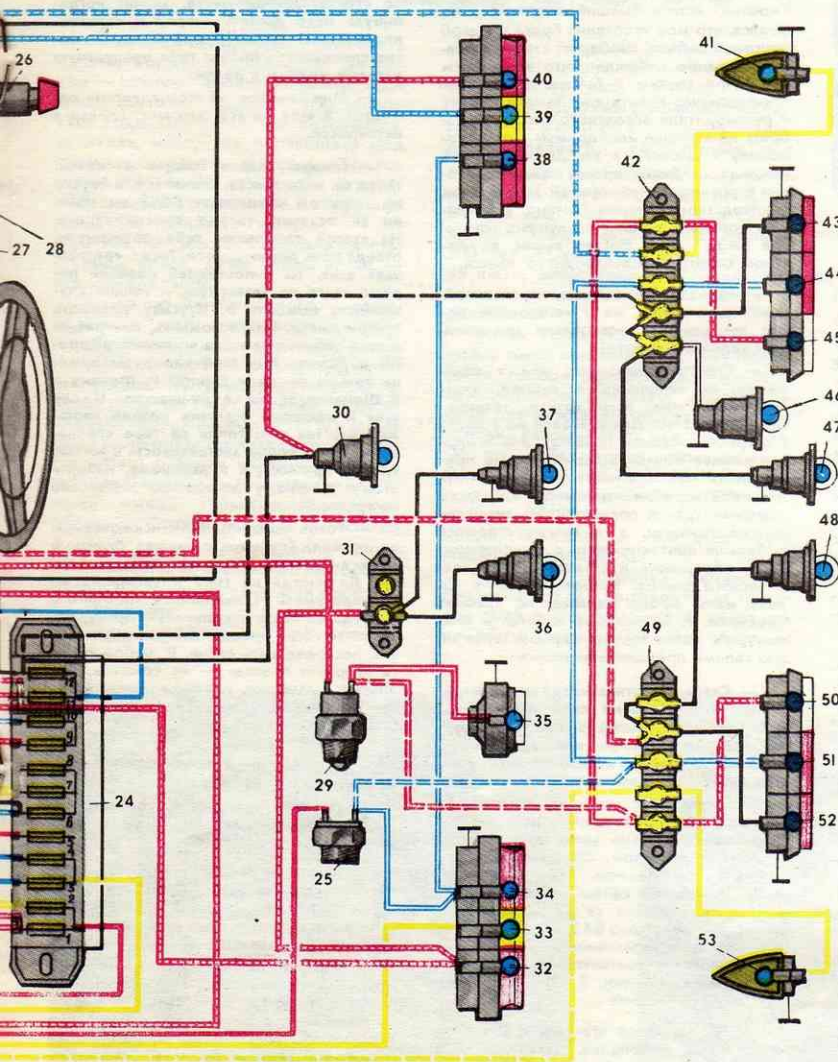
8



СХЕМА ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ АВТОМОБИЛЕ



ОСВЕЩЕНИЕ И СИГНАЛИЗАЦИЯ ИЖ



Освещение и световая сигнализация

Схема показана для автомобиля ИЖ-21251 и дополнительно (пунктирной линией) для автомобиля «412ИЭ».

У ИЖ-21251 установлены задние фонари ИЖ ФС4, в которых скombинированы лампы габарита, указателей поворота, стоп-сигнала, и отдельный фонарь света заднего хода ИЖ ПФ1.

У автомобиля «412ИЭ» — задние фонари ФП112, в которых есть лампы габарита, стоп-сигнала, заднего хода и отдельные задние фонари УП112 указателей поворота.

Замок зажигания: позиция 27 — для ИЖ-21251, 28 — для «412ИЭ». В процессе выпуска автомобилей иногда использовались провода иных расцветок, поэтому возможны несовпадения. 1, 6 — лампы указателей поворота в фонарях ИЖ ПФ10; 2, 5 — лампы габарита в фонарях ИЖ ПФ10; 3, 4 — фары ФГ122КВ1; 7, 9, 10, 31, 42, 49 — колодки; 8, 11 — боковые повторители указателей поворота УП1226; 12 — реле РС527 дальнего света фар; 13 — реле РС527 ближнего света; 14 — контрольная лампа указателей поворота; 15 — контрольная лампа дальнего света; 16 — лампы подсветки комбинации приборов; 17 — амперметр; 18 — прерыватель указателей поворота РП4; 19 — реле тока П ИЖ РП4; 20, 21 — подрулевой переключатель указателей поворота и света; 22 — выключатель П38Б наружного освещения; 23 — лампа подкапотная ПД308Б; 24 — блок предохранителей; 25 — выключатель ВК415 стоп-сигнала; 26 — выключатель 24.3710 аварийной сигнализации; 27 — замок зажигания 2101-3704000-10; 28 — замок зажигания ВК330Б; 29 — выключатель ВК418 света фонарей заднего хода; 30, 46 — лампы освещения багажника; 32, 40 — лампы габарита фонарей ИЖ ФС4; 33, 39 — лампы указателей поворота фонарей ИЖ ФС4; 34, 38 — лампы стоп-сигнала фонарей ИЖ ФС4; 35 — лампа заднего хода фонаря ИЖ ПФ1; 36, 37, 47, 48 — лампы освещения номерного знака фонаря ФП105Б; 41, 53 — лампы указателей поворота фонарей УП112; 43, 52 — лампы габарита фонарей ФП112; 44, 51 — лампы стоп-сигнала фонарей ФП112; 45, 50 — лампы заднего хода фонарей ФП112.

Художник О. Воеводов



АЛЕКСАНДР НИКОНЕНКО

Анкетная справка. Возраст 27 лет. Спортивное звание — мастер спорта СССР международного класса. Достижения — двукратный чемпион страны по кроссу на легковых автомобилях, бронзовый призер на этапе чемпионата Европы 1990 года в Дании и серебряный призер в командном зачете европейского первенства того же года. Профессия — водитель-испытатель. Семейное положение — женат.

Героями нашей рубрики до сих пор были именитые, умудренные опытом гонщики с богатой спортивной биографией, и вдруг в столь представительную компанию попадает совсем еще молодой парень. Признать, последние годы автомобильный спорт не баловал нас открытиями, и вот, пожалуй, тот редкий случай. Началось все с того, как в 1988 году впервые в истории традиционных соревнований по автокроссу «Серебряная ладья» на приз Волжского автозавода среди сильнейших мастеров-международников победителем вышел перворазрядник — испытатель автомобильных шин Александр Никоненко.

— Саша, будем говорить, в большой автомобильный спорт люди приходят поразному. Кто из детской секции картинга, кто из бригады механиков, обслуживающей соревнования, может быть как ты — из испытателей...

— Да я и сейчас водитель-испытатель, только уже не серийных, а спортивных автомобилей. Сначала, действительно, приходилось иметь дело со стандартными моделями ВАЗ-2108 и «2109». Позднее, вернувшись на завод после службы в армии, я стал заниматься испытаниями шин, что показалось гораздо интереснее — это работа в экстремальных условиях. Тут тебе и большие скорости, и езда по гололеду, и критические ситуации. Все как-то ближе к спорту.

— Иными словами, не давала покоя «тяга к гонкам»!

— Не скажу, что вот прямо без гонки мне жизни не было. Помню, еще со школы я с удовольствием брался за всякое новое дело. Изобретал какие-то немислимые приборы, конструировал светомузыку для дискотеки, ходил в секцию бокса... Так получилось и на работе — освоил необходимые приемы скоростных испытаний, и сразу начал участвовать во всевозможных заводских соревнованиях. Просто не мог топтаться на месте. В 1987 году выиграл ледовый слалом, а дальше, как у нас говорят, «катился». На первом в своей жизни ралли, а это было очень популярное в Тольятти ралли «Жигули», занял второе место. Очень повезло с начальством. Анатолий Павлович Сиротин, кстати бывший спортсмен, не боялся, что мое увлечение будет в ущерб основной работе, наоборот, старался всячески помочь. Убежден, что во многом благодаря гонкам я быстро рос и как профессионал-испытатель. Заметили меня и руководители заводского спорта, стали брать на «зимние ипподромы». Так малопомалу я оказался в заводской сборной команде, в бюро кросса при управлении спортивных автомобилей. И здесь под руководством Валерия Сакина, в недавнем прошлом одного из лучших гонщиков ВАЗа, очень быстро вырос до мастера спорта международного класса.

— Работать со спортивной техникой, конечно, сложное, но и интересное. Какие же качества испытателя оказались необходимы в спорте!

— Строго говоря, то, чем я занимаюсь, не испытания, а, скорее, научный поиск или, если хотите, техническое творчество. Для зрителей весь кросс в скорости, обгонах, прыжках, а мне иногда важнее подтверждение в гонке преимуществ того или иного узла, новой кулачковой коробки например. Ради этого порой не грех и проиграть. Не знаю как другие гонщики, а я всегда стараюсь побольше контактировать с инженерами, часто обращаюсь к архивам научно-технического центра. Бывает, придет в голову идея. Вроде здравая, но требует проверки. А полистаешь отчеты, и оказывается, затая пустая, опробованная не раз твоими предшественниками.

— Старая практика, когда каждый гонщик втихую готовил свой автомобиль, себя изживает. Даже в такой, на первый взгляд, мелочи, как оформление спортивной машины на заводе, можно получить квалифицированную консультацию.

— Я так уже наладил контакты с центром «Стиль», который действительно профессионально занимается оформлением и дизайном. От доморощенности в таком важном деле надо уходить. Тем более сейчас, когда команда все чаще выступает за рубежом и рекламирует продукцию ВАЗа. И совершенно справедливо в управлении требуют привести в цветное соответствие боевые автомобили и техники. В Европе принято встречать по одежке...

— Но вернемся все-таки к личности Александра Никоненко. Окунувшись в спортивную жизнь, ты выбрал для себя автокросс. Почему?

— И ралли, и тем более кольцевые гонки, скорее, аристократические, что ли, виды автоспорта. На наших машинах там никогда не выбиться в лидеры. Технические же требования в автокроссе допускают широкие возможности

спортивной доработки машины, в том числе и форсировки двигателей, поэтому у нас есть все шансы на успех. Кстати, результаты выступления команды в прошедшем сезоне — лучшее тому подтверждение. Полноприводная «Лада-Самара», на которой выступает Анатолий Кривообоков, уже может спорить с «Ауди» и даже «Лянчей». И хотя этот автомобиль пока единственный в своем роде, мы на него возлагаем большие надежды. По крайней мере, в ближайшем будущем в управлении планируется сделать несколько подобных моделей для всех членов сборной завода.

— Но если, как ты сам говоришь, не «топтался» на месте, значит когда-нибудь надо двигать вперед и «аристократические» виды. Между прочим, многие специалисты прочат тебе прекрасную карьеру именно в ралли.

— Мне кажется, об этом говорить рано. Я еще не все, что мог, сделал в автокроссе.

— Говорят, каков гонщик в жизни, таков он и на трассе. Помнится, в Бауске на открытом чемпионате СССР ты, извини за похвалу, творил просто чудеса. На старте соперники тебя развернули, отведя роль догоняющего. Тогда, «растолкав» всех, ты с последней позиции переместился на четвертую, и только случайность помогла Э. Куусику удержать третье место. Или вспомнить, как развивались события на этапе чемпионата Европы в Дании. Там твой напор выдержали только чемпионы Европы Р. Фоланд и Б. Шонахер, оба на «Ауди-кваттро». И «порше» и «форды» остались позади («восьмерки»). Так вот, глядя на твою спокойствие, даже порой застенчивость в жизни, трудно привыкнуть к дерзкому, напористому, жесткому поведению Никоненко на трассе.

— Готов признать себя исключением из правил. Только кто может судить о моем внутреннем состоянии во время гонки? Да иногда не грех и «взорваться», но надо уметь успокаиваться. На ринге я никогда не лез в открывшуюся драку, потому что легко преодолевал острое желание поскорее дать сдачи. В любом спорте «горячая голова» — не союзник. Наоборот, выдержка, умение «держать паузу» выручает в самых безнадёжных ситуациях.

— А конфликтов после соревнований из-за этого не случается!

— Не знаю, я стараюсь соревноваться в пределах правил и прощать, если со мной поступают грубо.

— Кстати, по поводу, так сказать, закусного соперничества. Пусть это будет последний вопрос нашей беседы. Как тебе удается справляться с таким дурным чувством, как зависть?

— В общем, позавидовать можно каждому известному гонщику. Я сейчас не имею в виду то, у кого новее видеомагнитофон или красивее жена. Насколько я понимаю, речь идет о чисто профессиональной зависти. Да, я завидую нашему вазовскому раллисту Сергею Алёсову, его умению самозабвенно работать, завидую и Анатолию Кривообокову, его гигантскому опыту подготовки техники и ведению гонки... Но не нахожу в этом ничего дурного.

Беседу вел С. НИКОЛЬСКИЙ

НИЖНЕВАРТОВСКИЙ «ДЕ ДИОН»

Нижневартровский пилот вертолета Сергей Гордиенко построил репликар — точную копию машины «Де Дион Бутон» модели «Попюлер» 1902 года. Построил, что называется, «с нуля», используя попавшиеся под руку трубы, листы фанеры, обрезки стального листа. Силовой агрегат заимствовал от тульского мотороллера Т-200, рулевую колонку — от ЗАЗ-968, а мосты, ходовая часть, ступицы колес, даже спицы колес — все самодельное.

А что тут удивительного, — заметил один мой знакомый, — написал во Францию, например, в Национальный автомобильный музей, получил копию чертежей «Попюлера», и давай работать. Но Гордиенко не имел никаких чертежей. Более того, в руках была одна-единственная (даже не фотография) цветная картинка из венгерского журнала «Ауто-Мотор». Машина имела характерный ретро-облик, и Сергей вычислил масштаб по этой картинке, определил основные размеры и, в надежде на воображение и интуицию, взялся за постройку репликатора.

Самый придирчивый глаз специа-

листа не найдет во внешности этой самоделки отступлений от оригинала 1902 года. И такой же руль на пяти спицах, змеевиковый (правда, декоративный — у мотора воздушное охлаждение) радиатор, характерные для этой модели трубчатые клыки рамы... Мощность двигателя — такая же, что была в 1902 году (8 л. с.), а снаряженная масса автомобиля меньше 200 кг. Скорость репликатора — 45 км/ч, запас хода — 100 км. Основные размеры не отличаются от оригинала.

Зачем Гордиенко взялся за постройку такой машины? Если ему нужно было, говоря официальным языком, транспортное средство, строил бы себе для нижневартовских дорожных условий какой-нибудь мини-вездеход. По его собственным словам: «Это был порыв души. И чтобы показать людям, что представлял собой автомобиль 1902 года. Город наш — новый, отыскать в нем старинную машину невозможно».

Как шла постройка репликатора? Рассказывает сам Гордиенко: «Строил два года в однокомнатной квартире на пятом этаже. Два года беготни

по мастерским и терпения жены. Какие трудности пришлось преодолеть — не опишу. Выехал на своем «Попюлере» впервые я в начале 1985 года. Не успел опробовать его на дороге, как был остановлен начальником нашего ГАИ. С его слов, «если хоть раз увижу, что едешь на своем тарантасе, лично раздавлю грузовиком», начались другие трудности. Водительское удостоверение он для начала у меня отобрал. От жителей города я слышал много лестных слов в адрес машины. Но они просто тускнели после угроз ГАИ».

Так было. С тех пор благодаря своей настойчивости Гордиенко получил государственный номерной знак и накатал за рулем репликатора более 10 тысяч километров по дорогам Крыма и Северного Кавказа.

Кстати, опасность, что начальник ГАИ лично раздавит самоделку грузовиком, отодвинулась почти на 3 тысячи километров. «Попюлер» теперь не в Нижневартовске, а в Сочи, и хранится у родителей Сергея.

Что можно сказать о Гордиенко. Ему 31 год, пилотирует вертолет Ми-6, воспитывает сына, самодеятельным конструированием заниматься не планирует и радуется возможности покатайся под южным солнцем за рулем своего безупречного репликатора.

В заключение хочу воздать хвалу энтузиасту, который сделал великолепную копию старинного автомобиля. И чтобы каждый из читателей мог убедиться в высоком уровне мастерства Гордиенко, приводим два снимка его машины, сделанные в 1985 и 1989 годах. Советуем обратить внимание на происшедшее за четыре года улучшение внешнего вида.

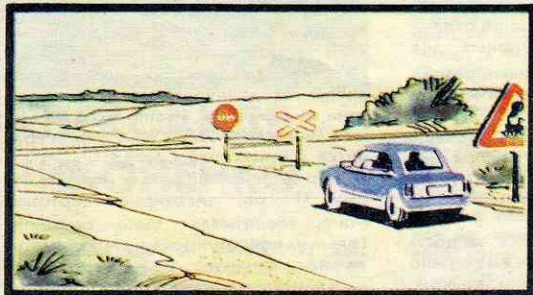
Л. МИХАЙЛОВ





I. С какой скоростью может двигаться грузовой автомобиль?

- 1 — 70 км/ч
- 2 — 60 км/ч
- 3 — 50 км/ч



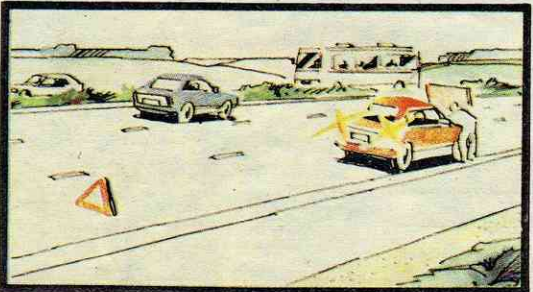
II. В каком месте должен остановиться водитель перед переездом?

- 4 — у знака 2.5
- 5 — у знака 1.3.1
- 6 — в 10 метрах от переезда



III. В каком направлении может повернуть водитель грузового автомобиля?

- 7 — только направо
- 8 — только налево
- 9 — в любом



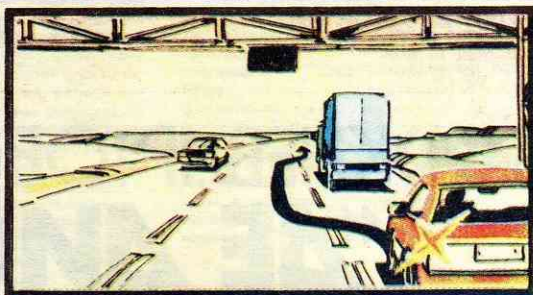
IV. Что должен предпринять водитель в такой ситуации?

- 10 — удалить транспортное средство на полосу аварийной остановки
- 11 — попросить другого водителя отбуксировать неисправный автомобиль

Под редакцией
Гутай МВД СССР

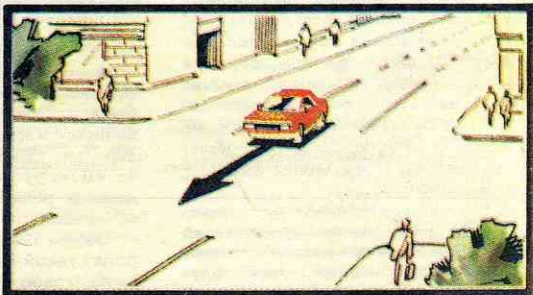
Ответы на стр. 35

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ



V. Разрешен ли обгон в данной ситуации?

- 12 — разрешен
- 13 — не разрешен



VI. Может ли водитель легкового автомобиля продолжать движение прямо?

- 14 — может
- 15 — не может



VII. В какой последовательности транспортные средства пройдут перекресток?

- 16 — уборочная машина, легковой автомобиль, мотоцикл
- 17 — легковой автомобиль, уборочная машина, мотоцикл
- 18 — мотоцикл, легковой автомобиль, уборочная машина



VIII. Могут ли водители следовать в указанных направлениях?

- 19 — оба могут
- 20 — оба не могут
- 21 — может только водитель слева

ВИНОВАТЫ ЛИ ПРАВИЛА?

В мартовском номере нашего журнала был опубликован полемический материал доктора юридических наук В. Жулева «Опасные Правила». В нем автор высказывал мнение, что несовершенство Правил, действующих с 1 января 1987 года, одна из причин все возрастающей аварийности на наших дорогах.

Безусловно, проблема, о которой идет речь, настолько сложна и актуальна для страны, что на ее причины, как и на возможные пути решения, взгляды могут быть совершенно разные, даже диаметрально противоположные.

Нас не может не волновать прямо-таки катастрофическое положение с безопасностью дорожного движения, которое складывается в последние годы в стране. В 1989 году на дорогах погибли 58 651 человек, в прошлом году — 63 362 человека.

Хотя, справедливости ради, следует сказать, что темпы роста замедлились, и это можно рассматривать как в какой-то мере обнадеживающий факт. Тем не менее, показатель тяжести последствий аварий на наших дорогах (он рассчитывается как отношение количества погибших на 100 пострадавших в ДТП) остается одним из самых высоких в мире — 14,7. В США, ФРГ, Великобритании и других развитых странах он колеблется в пределах 1,4—1,7, то есть почти в десять раз ниже.

Общепризнано, что безопасность дорожного движения — проблема в основном социальная и на аварийность влияют разные причины, среди которых невозможно выделить какую-либо доминирующую, главную. В классической схеме анализа рассматриваются три компонента, составляющих комплекс «человек — автомобиль — дорога». Официальная статистика обычно относит на долю человека 70—80 % ДТП, на долю автомобиля — 5—10 % и на долю дорог — 10—20 %. Однако в жизни все сложнее и по такой упрощенной схеме далеко не всегда можно доискаться до действительных причин аварийности.

Примером тому служит, в частности, публикация В. Жулева (ЗР, 1991, № 3), который основное зло видит в «опасных Правилах» и «неудачных законах». Следует предостеречь читателей от такого одностороннего подхода, поэтому остановимся подробнее на некоторых доводах автора статьи, прежде чем высказать нашу точку зрения на причины высокой аварийности.

Итак, начнем с понятия «обгон» в Правилах 1987 года, о котором много неслыхного сказано в публикации В. Жулева. Конвенция о дорожном движении не дает точного определения этого понятия, хотя из ее текста следует, что под обгоном подразумевается маневр, связанный с выездом из занимаемого ряда. Она преду-

сегодня свое видение причин, из-за которых мы оказались в мировых лидерах по дорожно-транспортному травматизму и аварийности, высказывают специалисты по безопасности движения — члены межведомственной комиссии по разработке Правил дорожного движения: М. Афанасьев, канд. техн. наук, зам. нач. ВНИЦБД МВД СССР; Г. Клиновштейн, канд. техн. наук, профессор МАДИ; Л. Кочетов, канд. техн. наук, нач. отдела ВНИЦБД МВД СССР; В. Сильянов, докт. техн. наук, профессор МАДИ; Ю. Шелков, канд. техн. наук, нач. отдела ВНИЦБД МВД СССР.

сматривает два возможных варианта этого маневра — опережение с выездом на полосу встречного движения и опережение на «своей» стороне. Однако знак 3.20 «Обгон запрещен» в мировой практике применяется только для запрещения опережения с выездом на полосу встречного движения и не используется для регламентации маневрирования на «своей» половине дороги, что, на наш взгляд, подтверждает правомерность принятого в Правилах-87 определения «обгон». Что касается маневрирования в пределах «своей» половины проезжей части, то оно четко определено разделами 8—10 и 12 Правил-87. Совокупность содержащихся в этих разделах норм полностью соответствует требованиям Конвенции и создает необходимые условия для безопасности движения.

В. Жулев в своей публикации почему-то утверждает, что теперь обгоны разрешены без каких-либо ограничений на переездах, перекрестках и пешеходных переходах. Сравнение Правил-80, действовавших до 1987 года, и нынешних свидетельствует, что регламентация обгона в этих местах осталась без изменения. Более того, в Правилах-87 дополнительно введено запрещение обгона на регулируемых перекрестках. Кстати, в них действительно, как и в предыдущих, не содержится особых ограничений обгона на пешеходных переходах. Однако, как и раньше, Правила строго регламентируют порядок опережения в зоне перехода, что вполне обеспечивает необходимые условия для безопасного проезда этих мест (пункт 15.2).

Таким образом, изменения, внесенные в Правила-87 в определение понятия «обгон», позволили избавиться от неопределенности в трактовке этого маневра при двух и более полосах для движения в данном направлении, когда невозможно было определить, связано ли опережение с предшествующим перестроением или это изначальное движение по параллельной полосе. Это, на наш взгляд, позволило упорядочить организацию движения и исключить основы для весьма частых и трудноразрешимых конфликтов между работниками ГАИ и водителями.

Теперь о переездах. Конвенция и Правила-87 не запрещают двигаться через переезд в несколько рядов, если ширина проезжей части допускает это. Напомним, что Правила-80 в определенных случаях предписывали двигаться через переезд только в один ряд независимо от ширины проезжей части. Любые перестроения перед переездом и на нем самом не запрещены Конвенцией, если нет ограничений посредством разметки или знаков.

Утверждение В. Жулева о том, что Правила-87 разрешают преднамеренную остановку на железнодорожных переездах, свидетельствует либо о невнимательности при чтении Правил, либо об умышленном искажении очевидных фактов. Чтобы убедиться в этом, достаточно прочесть пункт 13.7 раздела «Остановка и стоянка» Правил-87, где сказано: «Остановка и стоянка запрещаются: ... на железнодорожных переездах».

Что касается критики В. Жулевым разрешенной Правилами-87 скорости 110 км/ч, то ведь речь идет о дорогах, где установлены знаки 5.1 «Автомобильный». Если такого знака нет, то дорога не является автомагистралью и разрешенная скорость на ней 90 км/ч. По имеющимся сведениям в стране дорог, обозначенных знаком 5.1 «Автомобильный», всего 150—200 км. Очевидно, не они определяют ситуацию с аварийностью.

Мы уверены, что по рассмотренным выше позициям Правила-87 принципиально не расходятся ни с Конвенцией, ни с предшествующей практикой организации движения в нашей стране. И, конечно же, не Правила привели к небывалому росту аварийности, резкому падению дисциплины участников движения, как уверяет читателей «За рулем» В. Жулев. Так в чем же истинные причины этого социального бедствия, которое затрагивает интересы буквально каждого гражданина нашей страны? Попробуем разобраться.

Анализ динамики аварийности за последние 10 лет свидетельствует, что количество ДТП за этот период постоянно росло, за исключением 1985 и 1986 годов, когда отмечалось некоторое снижение числа аварий и погибших в них (количество раненых продолжало возрастать и в эти годы). Специалисты считают, что это связано с активно проводившейся в стране широкомасштабной кампанией по борьбе с пьянством и алкоголизмом. В эти годы, кстати, снизился вообще преступность.

После 1986 года усиление общих неблагоприятных тенденций в развитии социально-экономических процессов в стране привело и к росту правонарушений, в том числе в сфере дорожного движения, и, как следствие, к росту аварийности. Например, в 1988 году по сравнению с 1987-м на 80 % возросло количество уголовно-автомобильного транспорта, на 40 % количество грабежей, существенно выросло

число и других видов преступлений. По-ползли вверх и все показатели аварийности: на 10,8 % — общее количество ДТП, на 15,8 % — число погибших в них и на 11,2 % — раненых. Ослабла дисциплина: значительно участились «пьяные» аварии, факты управления транспортными средствами без водительских удостоверений, а также дерзкого игнорирования требований работников ГАИ об остановке. Соплождение тенденций в динамике аварийности и преступности свидетельствует о том, что они имеют общую перво-причину и тесно связаны с социальными процессами, происходящими в обществе. С учетом сказанного рост аварийности можно объяснить следующими основными причинами.

Во-первых, он связан с хроническим отставанием инвестиций в транспортную инфраструктуру — дороги, инженерные сооружения, технические средства организации движения, а также непосредственно в мероприятия по повышению безопасности дорожного движения. Качество содержания улиц и дорог постоянно ухудшается. Около 80 % наших дорог имеют ширину проезжей части 7—7,5 м, а на таких дорогах, как известно, аварийность в 3—5 раз выше, чем на современных автомагистралях с разделительной полосой и пересечениями в разных уровнях. Ассигнования на дорожное хозяйство в СССР в 8—9 раз ниже, чем, например, в США, где они составляют 50—55 млрд. долларов в год. Отечественные дороги абсолютно не приспособлены для движения современных тяжелых автомобилей. В частности, почти 60 % (по протяженности) дорог с твердым покрытием не рассчитаны на движение автомобилей с осевой нагрузкой более 6 тонн, а 86 % парка отечественных грузовых автомобилей имеют осевую нагрузку 8—10 тонн и выше. Все это приводит к тому, что неудовлетворительные дорожные условия, по данным различных исследований (ВНИЦБД, МАДИ, НПО «РосдорНИИ»), являются причиной от 20 до 40 % ДТП.

Во-вторых, у нас в стране отсутствует экономический механизм, стимулирующий на ведомственном и региональном уровне деятельность по обеспечению безопасности дорожного движения. По существу в СССР методикам ущерб от гибели одного человека при ДТП оценивается в 27 тысяч рублей, а в большинстве развитых стран — в пределах от 0,5 до 1,5 млн. долларов. В то же время, по оценкам экспертов, в профилактические мероприятия для спасения одной человеческой жизни надо вложить минимум 50—60 тысяч рублей. В результате складывается парадоксальная ситуация, когда деятельность по предотвращению ДТП оказывается заведомо экономически невыгодна.

В США, например, дело поставлено таким образом, что увечья и смертельные исходы на производстве, в том числе и на автомобильном транспорте, оплачивают сами предприятия в виде пенсий и компенсаций семьям пострадавших. Эти выплаты весьма значительны и достигают 1,5 млн. долларов в случае смертельного исхода. У нас же большинство пенсий и пенсий семьям погибших оплачивает государство, а не предприятие. Поэтому в США предприятия безусловно заинтересованы в осуществлении и финансировании любых эффективных акций по предупреждению аварийности. Характер-

но, что в Европе только у нас да еще в Албании до сих пор нет обязательного государственного страхования гражданской ответственности — системы, которая хоть в какой-то степени компенсирует гражданам и обществу ущерб от дорожно-транспортных происшествий. В СССР отсутствуют вообще какой-либо постоянный экономический механизм привлечения средств для финансирования на местном уровне мероприятий по безопасности дорожного движения.

Нельзя не сказать здесь и о том, что в последние годы, безусловно, снизился общий уровень работ по обеспечению безопасности дорожного движения. С перестройкой хозяйственного механизма, повсеместным внедрением хозрасчета и расширением самостоятельности предприятий и организаций ликвидируются службы безопасности движения. Становится неэффективной деятельность региональных комиссий по обеспечению безопасности дорожного движения, решения которых не подкрепляются материально-техническими ресурсами. Для новых хозяйственных структур пока еще не созданы адекватные им формы управления безопасностью движения.

Еще один и, возможно, самый важный фактор, негативно сказавшийся на аварийности, — резко ухудшилась дисциплина участников дорожного движения. Изучение общественного мнения, проведенное ВНИЦБД, показало, что у 42 % водителей и 80 % пешеходов широко распространено неуважительное отношение к Правилам дорожного движения, а 60 % водителей нарушают их умышленно. На плохую дисциплину, как причину аварийности, указали 85 % опрошенных инспекторов ГАИ, 50 % водителей, 83 % пешеходов и 75 % руководителей автотранспортных предприятий.

В стране 39,7 % ДТП совершают лица, не имеющие права на управление транспортными средствами, и по вине этой категории участников движения постоянно отмечается рост аварийности. В то же время только в 1989 году из-за отсутствия действенного механизма взыскания штрафов с виновных водителей в казну не поступило штрафов на сумму 13,9 млн. рублей. Такое положение порождает у нарушителей чувство безнаказанности и, естественно, крайне негативно влияет на дисциплину всех участников дорожного движения.

Нельзя не признать, что на этом общем фоне падения дисциплины заметно снизилась и активность ГАИ, в частности, по выявлению и пресечению нарушений Правил, чему в известной мере способствовала отмена талона предупреждений. Свою лепту в это внесли и средства массовой информации, не всегда объективно освещающие конфликтные ситуации, возникающие между работниками ГАИ и участниками движения. Так, если в 1986 г. было выявлено 43,7 млн. нарушений, то в 1987 г. — только 36,8 млн. (на 14 % меньше), в 1988 г. — 33,3 млн. (еще на 9,5 % меньше) и в 1989 г. — 31,1 млн. (на 6,6 % меньше). Снижение активности при надзоре за движением привело к росту грубых нарушений, неподчинению требованиям работников ГАИ, способствовало распространению откровенного хулиганства на дорогах.

Надо отметить, что после Указа Президиума Верховного Совета СССР от 6 февраля 1989 года служба ГАИ не была

сориентирована на выявление наиболее опасных нарушений ПДД, таких, как превышение скорости, управление транспортным средством в нетрезвом состоянии, нарушение правил обгона. Характерно, что в 1989 году при росте аварийности на 17,2 % число водителей, привлеченных к административной ответственности, снизилось на 21,2 %. Эта тенденция еще более усилилась в 1990 году, когда только за первое полугодие при росте количества ДТП на 2,8 % число привлеченных к ответственности уменьшилось еще на 38,3 %.

Как следствие, по данным ВНИЦБД, в Москве на основных городских магистралях около 80 % водителей превышают установленный предел скорости в 60 км/ч и лишь 20—30 % пристегиваются ремнями безопасности. Между тем если бы удалось повсеместно добиться применения ремней безопасности всеми водителями, то это позволило бы спасти не менее 5—6 тысяч человек в год.

Есть и другие причины роста аварийности. Среди них — значительное отставание отечественных автомобилей от зарубежных аналогов по параметрам безопасности, плохая техническая оснащение контролирующих служб Госавтоинспекции, низкая правовая культура всех участников дорожного движения...

Как показывает мировой опыт, в современных условиях основной центр тяжести работы по обеспечению безопасности движения должен быть перенесен на места. На уровне городов, областей должны формироваться целевые программы, предусматривающие конкретный перечень мероприятий, которые реально могут быть осуществлены исходя из имеющихся материальных и иных возможностей.

Конечно, и нормативная база в сфере безопасности дорожного движения тоже нуждается в развитии и совершенствовании. И в этом направлении работа ведется постоянно: разрабатываются новые стандарты, готовится проект основ законодательства Союза ССР и союзных республик о дорожном движении, МВД СССР внесло предложения по совершенствованию законодательства об административной ответственности за нарушение Правил. Идет работа и над новой редакцией Правил, которые сегодня не свободны от недостатков. В связи с этим ВНИЦБД и ГУГАИ МВД СССР проводят изучение практики применения действующих Правил по материалам судов, следствия, автотехнической экспертизы, по данным анкетирования работников ГАИ, преподавателей автошкол, специалистов по безопасности дорожного движения. Получен весьма интересный и полезный материал, который используется в работе по подготовке новой редакции Правил.

Как уже сообщалось в журнале «За рулем», в 1991 году ЕЭК ООН завершает пересмотр международных Конвенций о дорожном движении и о дорожных знаках и сигналах. С учетом этого обстоятельства коллегия МВД СССР приняла решение переработать Правила.

Для работы над Правилами создана межведомственная комиссия. Членом этой комиссии является и В. Жулев, который имеет все возможности внести конкретный вклад в совершенствование так часто и настойчиво критикуемых им Правил дорожного движения.

Допускаю, что такой заголовок к заметкам о безопасности движения звучит несколько неожиданно. Кто-нибудь, возможно, и упрекнет: «Ну зачем же так устрашающе! Неужели нельзя найти какие-то иные слова?» Разумеется, можно. Но давайте называть вещи своими именами: столкновение мотоцикла с автомобилем всегда чрезвычайно опасно, а для мотоциклиста — зачастую смертельно! Водителю автомобиля еще можно надеяться на счастливый исход при аварии, ибо конструкторы сделали за последнее время немало, чтобы защитить и его, и пассажиров от тяжелых травм. Целый ряд средств так называемой пассивной безопасности в современных автомобилях в нужный момент срабатывают даже помимо воли водителя. Скажем, ремни безопасности, мягкая обивка панелей, небьющиеся стекла и т. п. У мотоциклиста ничего этого нет. Разве что защитный шлем да тусклый свет фары, которыми многие, увы, пренебрегают.

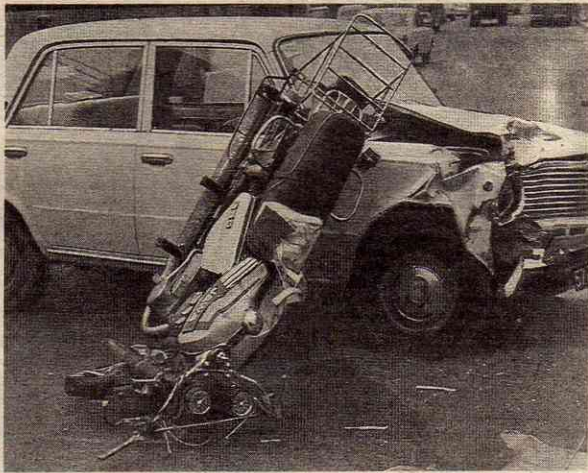
Когда в протокол о дорожном происшествии водитель автомобиля вписывает свое объяснение случившегося, слова «не видел или не заметил мотоцикл» встречаются довольно часто. Конечно, скидок на это никто не делает. Должен был видеть — и все тут. Но давайте не торопиться с обвинениями в невнимательности или халатности, хотя и такое, к сожалению, встречается. Попробуем разобраться вместе, отчего же не всегда получается «увидеть».

Мотоцикл мчится по шоссе. Скорости у двухколесных машин сейчас приличные — километров до 100—130. Надо сказать, что любые препятствия мотоциклисту заметить легче. Во всяком случае, обзорность у него куда лучше, чем у водителя автомобиля. Чуть повернул голову — и все как на ладони. А из салона или кабины автомобиля часть разворачивающейся вокруг панорамы всегда скрадывается: грязь на стеклах, стойки и крыша кузова, нередко отсутствие боковых зеркал или их неправильная установка — все это существенно ограничивает поле зрения водителя. В результате неизбежно возникают, как говорят, слепые зоны, и мотоциклу оказаться в них проще простого. Отсюда следует первый и очень важный для мотоциклиста вывод: в свои действия надо вносить поправку на то, что автомобилист по объективным причинам контролирует ситуацию вокруг хуже.

На серой ленте дороги или на фоне придорожного пейзажа автомобили ярких цветов бросаются в глаза сразу, а вот машины темных, серых тонов, да еще в плохую погоду, воспринимаются намного хуже. Что уж говорить про мотоциклы, которые на шоссе порой просто

КАК ВЫЖИТЬ МОТОЦИКЛИСТУ

или размышления о причинах некоторых аварий



сливаются с фоном и своевременно их заметить очень трудно. Если учесть, что при современных скоростях движения на оценку обстановки у водителя остаются нередко даже не секунды, а их десятые доли, то легко представить, какую опасность таит «замаскировавшийся», слившийся с дорогой мотоциклист.

К сожалению, многие из них, особенно молодые, об этом не всегда помнят. По причинам, вероятно, чисто психологического свойства: они-то видят автомобиль отчетливо и полагают, что его водитель находится в таком же положении. А это далеко не так. Статистика свидетельствует, что очень многие столкновения мотоциклистов с машинами на перекрестках дорог, при обгонах, поворотах и других маневрах происходят вовсе не потому, что водители автомобилей не усвоили соответствующих положений Правил, а только из-за того, что они слишком поздно замечали мотоциклиста.

Безусловно, давно пора принять меры, чтобы сделать мотоцикл и его водителя ярче, заметнее на дороге. Почему мотоциклисты ездят в основном в черных и коричневых куртках из кожзаминителя, что совершенно не отвечает требованиям безопасности движения. Посмотрите, как одеты, например, дорожные, рабочие по уборке улиц — в яркие оранжевые жилеты, которые прекрасно видны на проезжей части. Но ведь слившийся с окружающим пейзажем мотоциклист в десятки раз опаснее,

так как движется на большой скорости. Пока на помощь не пришла наша легкая промышленность, может стоит самим шить яркие легкие куртки и надевать их поверх темного мотоциклетного костюма. Даже просто белые защитные шлемы, которыми сейчас так часто пренебрегают, и то хорошо помогают. Проведите несложный эксперимент и вы увидите, что в одних и тех же условиях мотоциклист в шлеме заметен на расстоянии почти в два раза больше, чем тогда, когда он без шлема. Цвет самого мотоцикла особой роли здесь не играет: слишком уж мало у него открытых металлических поверхностей. Значит, повторяем, вся надежда на яркую экипировку водителя.

Надо помнить и о том, что водители в пути вообще больше привыкли ориентироваться на автомобили. Во-первых, потому что их гораздо больше в транспортном потоке — где-то от 90 до 95 %. Во-вторых, чего греха таить, и потому что мотоцикл, как им кажется, реальной угрозы не представляет. Поэтому события часто развиваются так: шофер перед перекрестком глянул вправо — никого не заметил, посмотрел в другую сторону и выехал на шоссе... Вот тут-то он только и видит мчащегося справа наперерез мотоциклиста, на которого, как потом выясняется, просто не обратил внимания. Во время уже безнадежно упущено! Сколько трагедий на дорогах разыгралось при таких обстоятельствах — для мото-

циклистов это почти всегда смерть... Учитывая, что глаз водителя определенным образом «настроен» прежде всего на габариты автомобилей, мотоциклисту перед перекрестком лучше подтянуться к идущим впереди машинам, чтобы миновать опасный участок вместе с ними.

Или возьмем такой распространенный маневр, как обгон. Уже из сказанного, мы думаем, ясно, что мотоциклисту надо выходить на обгон заранее. Больше шансов, что водитель автомобиля заметит его вовремя, а у самого мотоциклиста больше уверенности в том, что не произойдет обратное. К сожалению, мотоциклисты часто обгоняют иначе. Подтянутся к грузовику почти вплотную и выжидают благоприятный момент. Все правильно, вроде бы, но... За автомобилем — слепая зона! И повиснув, как говорят, на хвосте, мотоциклист совершает серьезную ошибку. Дело в том, что при обгоне водитель автомобиля может его не увидеть и, скажем, при объезде препятствия или выбоины на проезжей части возьмет влево — столкновение почти неизбежно.

Еще одна опасная ошибка — начинать обгон вслед за автомобилем, тем более грузовым. Дело в том, что обгоняемый водитель, сосредоточив внимание на приближающемся грузовике, за его внушительной «фигурой» мотоциклиста обычно не замечает. Ему кажется, что позади больше никого нет, и, пропустив обгоняющий автомобиль, уверенный в полной безопасности, он тоже начинает маневр — обгон или поворот... Даже если в последний момент он заметит опасность, ничто, как правило, уже не поможет, так как оба водителя не готовы к такому повороту событий. Мы не оправдываем, разумеется, и водителя автомобиля — не о нем сейчас речь, — хотим лишь, чтобы мотоциклисты такие ситуации предвидели и не начинали обгон до тех пор, пока не убедятся, что их хорошо видят партнеры по движению.

Сказанным, разумеется, не исчерпаны многочисленные опасные ситуации, в результате которых мотоциклисты становятся жертвами аварий. Такая цель здесь и не ставилась. Сделана лишь попытка напомнить всем, кто за рулем, и в первую очередь, конечно, мотоциклистам, о наиболее распространенных причинах дорожных происшествий с их участием. Помня о них, каждый водитель двухколесной машины способен избежать большинство опасных ситуаций, которые подстерегают его на дороге. Если, конечно, не будет полагаться при этом лишь на счастливую случайность.

Г. ЗИНГЕР

ВАЗ-2108, «задрапированный» темными стеклами и потому похожий на черный ящик, весь разукрашенный побрякушками и заклеенный игривыми надписями, несется по одной из центральных московских магистралей. Водителю совершенно очевидно наплевать на требования Правил, не страшит его вполне вероятная возможность контакта с работником ГАИ. Стиль езды напористый, агрессивный.

В светофоре мигает зеленый, желтый, красный... «Восьмерка» на скорости, с включенными фарами и клаксонным ревом, проскакивает буквально перед капотами уже начавших движение машин. Расчет прост: сегодня всяк выезжающий на перекресток даже на «зеленый» обязательно подстрахуется, посмотрит, не летит ли кто на красный, и, только убедившись, что на дороге нет «мастера», начнет движение. Потому что развелось их что-то в последнее время великое множество. И не только, естественно, в столицах — на трассах да в небольших городках, может, их еще больше. Во всяком случае, в письмах многих наших читателей из разных регионов страны с возмущением говорится о встречах с такими «мастерами». Встречах всегда неприятных, долго оставляющих горький осадок. А нередко и просто опасных, в результате которых множится статистика жертв на наших и без того трудных улицах и дорогах. Был и у меня опыт контактов с этими «хозяевами» автомобильного потока. Обходилось, правда, пока без материальных потерь, но всегда без нервного стресса. Поэтому давно хотелось узнать: что же это за люди там за рулем, что у них на уме, почему для них закон не писан...

Москва, час пик. Дороги заполнены легковыми автомобилями, автобусами, грузовиками. Среди массы машин по проспекту Мира шустро катит ВАЗ-2101 с государственным номером «а 8661 МО». Водитель, приближаясь к перекрестку, в маневрах не стесняется — грубо подрезает «Волгу», теснит «Запорожец», однако так и не успевает перебраться в крайний ряд. Ничуть не смущаясь этим обстоятельством, а также тем, что перед перекрестком ясно виден знак 4.1.1 — движение только прямо, водитель уже на красный свет лихо поворачивает налево из среднего ряда. На перегруженном пересечении проспекта Мира и Суворовского вала он втискивается своим «жигуленком» в левый ряд так, что никак не ожидавший такого подвоха водитель ЗИЛа еле успел надавить на тормоз, чтобы предотвратить очередной удар в уже мятую заднюю панель «ноль первой». А «жигуленок», как

ни в чем не бывало, вновь набрал ход и, явно превышая разрешенные «60», опасно лавируя в плотном потоке, помчался по направлению к ВДНХ. Однако как ни спешил, не оказался первым у очередного светофора ему не удалось. Чтобы пробраться вперед, оставался, правда, один вариант — объехать поток по встречной полосе. Так «мастер» — а водитель «жигуленка» был явно из этой категории — и сделал. Проскочив метров сто пятьдесят по встречной полосе, он обогнул слева светофор и удобно устроился на пешеходном переходе в нервном ожидании «зеленого». Желтый сигнал светофора, а дроссельная заслонка открыта уже почти полностью, только последние пешеходы успевают выскочить буквально из-под колес, как «01» срывается с места и вперед... Скорость 80, 100, 120 км/ч, еще одно пересечение двойной полосы, крутой левый, правый, опять на «красный»...

Все, пора знакомиться с «мастером». А то ведь не угонишься даже на машине скрытого патрулирования, на которой мы вместе с инспекторами одного из подразделений московской Госавтоинспекции проводим этот рейд. Останавливаем не в меру шустрого «Жигулю». За рулем оказывается совсем молодой человек — Д. Кузьмин, 22 года, работает водителем на спецавтомобиле, но сегодня он на собственном.

— Денис, — спрашиваем, — что так резко, если не сказать по-хулигански, ездите?

— Почему — резко? Вполне нормаль-

но еду, никому не мешаю, в общем, как всегда. Может, правда, немного тороплюсь сегодня — товарищ уезжает. Не увижу его целых пять дней.

— А стоило ли ради этого рисковать если не жизнью, то хотя бы водительскими правами?

— Да ладно — какие там «права!» Штрафом отделаюсь. А жизнь? Так не первый день за рулем, в любой ситуации у меня точный расчет.

— И что, никогда не подводил такой «расчет»?

— Да, честно говоря, были сбои: трижды попадал в аварии. Один раз даже перевернулся — только успел выскочить, как запылала машина. Но, в общем-то, кому суждено быть повешенным, тот не утонет.

Вот такое кредо в 22 года. Неуютно становится от этих слов. И совсем не потому, что сам этот бравадирующий фаталист то ли по глупости, то ли по молодости постоянно рискует собственным здоровьем, а то и жизнью. Ведь, не дай бог, подведет в очередной раз его примитивный «расчет», и последствия могут оказаться трагическими не только для него, но и для тех невинных людей, которые случайно окажутся на его пути.

Ладно, с этим разобрались, побеседовали и расстались без всякой надежды, что наши душевспасительные речи возымеют действие. Не прошло много времени, как мимо нас мчится еще один «красавец» — ВАЗ-2106 с государственным номером «д 1647 МТ». Скорость прилично за сотню, по Садовому кольцу машина

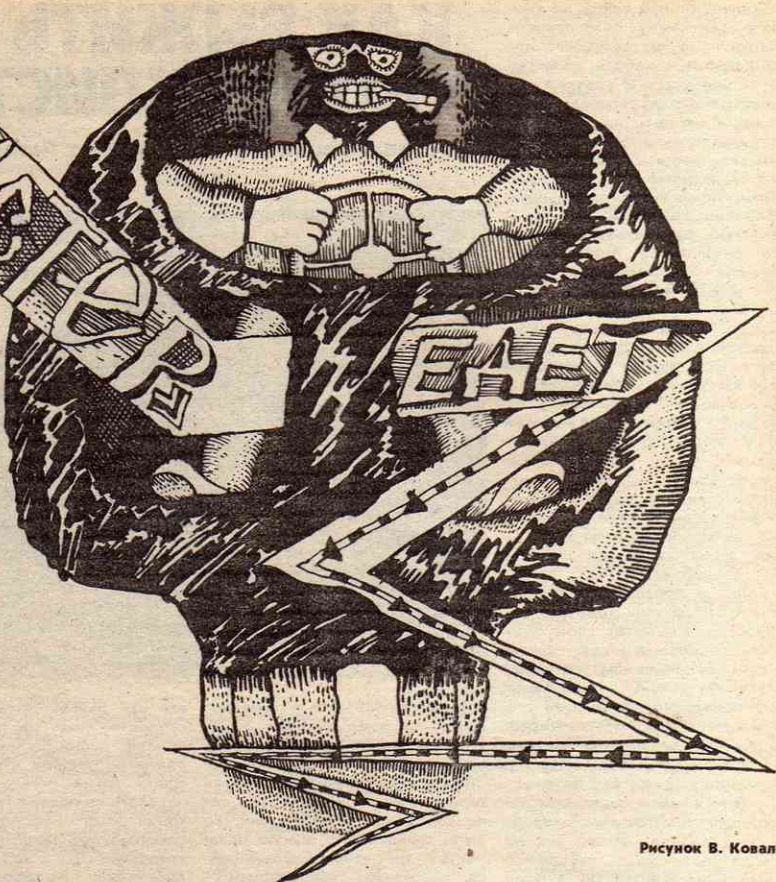


Рисунок В. Ковалева

идея, как по спортивной кольцевой трассе где-нибудь в Детройте или Монте-Карло. Ходко, даже не сбросив газ, «мастер» — а это несомненно он — идет под красный сигнал светофора, что на набережной возле Курского вокзала. Не думает тормозить и на следующем. Дело к ночи. Машина на дороге немного, но даже в свободном потоке водитель без всякой нужды то и дело сбрасывает свою «шестерку» через двойную сплошную разделительную полосу. Дурная привычка уже настолько, видимо, закрепились в его сознании, что нарушение Правил происходит почти автоматически. В результате за одну минуту мы зафиксировали за этим «мастером»... больше десяти откровенных нарушений Правил.

Останавливаем, знакомимся — Андрей Спектров, 28 лет. Интересуемся: может, он к гонкам готовится таким необычным способом и в таком непригодном для тренировок месте? Вместо ответа — шестель сиреневых кулюр. Привычно отчитана сотня. Выразительный взгляд явно не стесненного в средствах Андрюши обращен на нас и откровенно вопрошает: достаточно? Мы молчим, и наш партнер по неожиданному социальному эксперименту воспринимает это так: мало, давай еще. Андрюша несколько напустился, не принялся отсчитывать новые сотни.

— «Пятихатка» (пятьсот рублей — для тех, кто не знаком с подобной терминологией — прим. ред.) вас устроит? Как нет? Так сколько же вам надо?

Объясняем, что все, положенное по закону, ему предстоит внести в сбербанк обычным путем. Посетовали, конечно, что любой штраф, предусмотренный действующим Указом, явно мелковат для такой крупной финансовой фигуры и, возможно, его даже обижает. Но что поделаешь — недочеты законодательства. Остается надеяться, что в скором времени они будут исправлены и появится основанная на законе возможность так штрафовать за наглость и откровенное нарушение Правил зарвавшихся новоявленных нуворишей, чтобы пренебрежительные улыбки на время разговора с инспектором ГАИ исчезли с их лиц.

А. Спектров по поводу такой перспективы выразил серьезные сомнения. В процессе столь содержательной беседы по некоторым характерным признакам у нас возникло подозрение, что одна из причин его развязного поведения за рулем, да и в общении с нами — не совсем трезвое состояние. Надо отдать ему должное, отрицать очевидное он не стал и небрежно пояснил ситуацию:

— Видите, в моей машине дама. Я с ней поссорился. По этой причине выпил. Но совсем не пьяный. С чего? Бутылочку шампанского в обед да коньячку под вечер! Не смешите! Для меня такое состояние привычное. Скажем, я себя так даже увереннее чувствую. В августе в Ленинград ездил, так тогда был действительно пьян. Что называется в «ломе». Головы от руля не мог оторвать. Если точно помню: раза три останавливали на постах ГАИ — сотни три отдал и я в славном Питере. Вообще у меня еще куча дел, а вы меня тут зазря держите. По-хорошему пристегните бы вас и дело с концом, — с подкупляющей откровенностью закончил свою речь Андрюша.

Перестрелка в наши планы не входила, и мы восприняли его заявление как неудачную шутку вполне приличного с виду молодого человека, в меру упитанного, и, пока молчит, даже к себе располагаю-

щего. Откуда столько такая уверенность в безнаказанности любых своих действий?! Похоже, что поездка в Ленинград окончательно утвердила его в сознании, что деньги решают все. И потому он может делать на дороге, да и в жизни, все, что захочет.

Есть и другое мнение по этому поводу. Высказал нам его очередной «мастер», с которым мы были вынуждены познакомиться на Алтуфьевском шоссе. За его художественные мы наблюдали не долго, так как почти каждый его маневр был чреват аварийной ситуацией. А. Гладышев, 33 года, инженер, сейчас работает автолесарем, так развязный нам свое «философию».

— Такое жесткое вождение — это мой стиль. В своем мастерстве я уверен, не первый год за рулем. А в автомобиле и подавно уверен — сам разбирал, собирал. Каждый узел, каждую деталь знаю — не подведет. А езжу так: на Правила, знаки дорожные, разметку внимания не обращаю — только на водителя и на их действия, то есть смотрю по ситуации. И пока все благополучно. Следовательно, делаю вывод, что мой метод верен.

Водитель автобуса, с которым едва не столкнулся наш «мастер» перед тем, как мы его остановили, тоже, судя по всему, пользуется «методом» Гладышева. Правда, вынужденно. В том смысле, что, получив информацию от средств организации движения, он им не очень-то доверяет: внимательно смотрит за «мастерами», которые могут появиться в любой момент и в самой неожиданной ситуации. Только благодаря такой сверхосторожности ему удалось и в данном случае избежать аварии и не столкнуться с «жигуленком», внезапно возникшим перед бампером его автобуса...

А вот и «иностранец» — «Форд-скорпио» с государственным номером «6464 МСН», принадлежит Московскому камвольному производственному объединению. Судя по манере езды, водитель этого автомобиля совсем не привык перед светофором стоять, да и вообще по Правилам ездить. Что касается скорости, так разве можно на таком аппарате 60 км/ч в городе или 90 км/ч на трассе держать! Чуть открыл дроссельную заслонку — и на спидометре 100, еще немного нажал — 130. Так и ездит В. Болотнов — водитель этого монстра. А по поводу очевидного несоответствия его манеры езды Правилам дает такие пояснения:

— Начальство вожу. Естественно — всегда торопимся. То к министру, то на завод. Чтобы всюду успевать, приходится нарушать. Опоздаешь один раз, другой — с работы могут выгнать. А Правила? Ну что Правила, кто за них спросит?

Да, приходится признать, развелось в Москве «мастеров» — не единицы и десятки, а сотни, тысячи. Более того, глядя на них, уже и «чайники» танцуют туда же — с оглядкой, но все чаще нарушают Правила. Вот перед светофором выстроилась очередь в несколько рядов. Слева ярко выделяется сплошная разделительная полоса. Какое-то время все дисциплинированно ждут своей очереди, когда можно будет миновать перекресток. Но только один «мастер» рванул через осевую, как за ним второй, третий, четвертый...

В экстазе массовых нарушений многие просто утрачивают всякое ощущение меры, как, например, Ю. Никитин на ГАЗ-24 с государственным номером «5397 ММК». Все на том же проспекте Мира, который имеет по три полосы для

движения в каждом направлении, он, объезжая поток, для начала смело перебрался за осевую. Уже на встречной полосе, наткнувшись на себе подобных, он, не мудрствуя лукаво, передвинулся еще левее, оставив для тех, кто едет навстречу, лишь одну полосу из трех. И, что удивительно, он оказался совсем неодиноким — в мгновение ока следом стали пристраиваться все новые «мастера». На государственных машинах и на частных, молодые и в возрасте, мужчины и женщины...

Да, да, и женщины тоже не отстают. И здесь — эмансипация. И. Кудрина — уже не один год ездит за рулем собственного ВАЗ-21063 и откровенно делится с нами своим, «женским» взглядом на проблему «водителя и Правил»:

— Зачем только училась, мучилась, когда «права» получала? Все мои подруги, кто за рулем, вот уже по несколько лет без них ездят и ничего. Инспектор оставил, она улыбеется, ну, в крайнем случае, «штраф» заплатит и все на том, дальше едет. Вы про знаки? Для кого их вешают? Нет, не для меня. Если, например, висит «кирпич», а мне надо под него проехать, конечно же, поеду. Не крутить же лишние километры! Если честно — прихдились и после рымки за руль садиться... Не без этого!

Вот так все просто: один сам ждать не хочет, другого кто-то не ждет. И каждый сам себе и закон, и начальник. Сплошной беспредел, если воспользоваться популярной в последнее время уголовной терминологией. А результат его в статистических сводках: 170 убитых в стране ежедневно. Так пойдет дальше, кроме как на танке, ездить по нашим улицам и дорогам станет вообще невозможным.

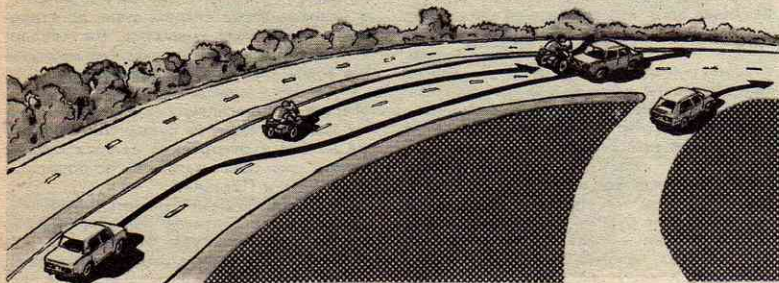
А если все-таки на автомобиле, то выход один — все должны ездить по единым Правилам. Как этого добиться? С одной стороны — очень трудный вопрос. Особенно сегодня, когда авторитет закона чрезвычайно низок, как, впрочем, и людей, которые стоят на его защите. С другой стороны — ответ на него прост: спрос за нарушения Правил должен быть неотвратимым и достаточно суровым. Штраф надо брать безо всяких ограничений: чем откровеннее и циничнее нарушение, тем оно пусть будет дороже. Хоть тысяча рублей, а то и больше. В зависимости от «личности» и темпов инфляции. А вот оценивать «содеянное» с учетом всех этих факторов должен суд, а не инспектор ГАИ на дороге. Суд, конечно, более скорый и оперативный, чем нынешний. Пусть эти вопросы решает один судья в порядке гражданского производства. А инспектор ГАИ пусть занимается контролем и с деньгами не связывается. Возможно, мысль эта покажется спорной, но она все чаще приходит в голову после многочисленных и откровенно удручающих своей безысходностью встреч с «мастерами» на московских улицах. У кого есть другие предложения — ждем их.

Что касается конкретных «героев» нашего репортажа, то здесь сознательно опущено упоминание о постигшей их «каре», так как мы, да и они тоже, прекрасно понимали очевидную условность наказания, которое может быть им назначено в нынешних условиях.

В. СУББОТИН,
спец. корр. «За рулем»

Редакция благодарит за участие в подготовке и проведении рейда УГАИ ГУВД Мосгорисполкома и УГАИ ГУВД Мособл-исполкома.

НА ПЕРЕСЕКАЮЩИХСЯ КУРСАХ



Водитель В. вместе с женой и сыном ехал на своем «Запорожце» по загородному шоссе. Был спокойный, ясный, летний день. Дорога незагруженная, просторная — по две полосы для движения в каждом направлении, которые разделены хорошо заметной прерывистой разметкой 1.5. В. двигался по левой полосе со скоростью 80 км/ч, когда увидел впереди мотоцикл с коляской, который ехал тоже слева, но медленнее — около 50 км/ч. Приблизившись к нему, В. обратил внимание, что на мотоцикле включен правый «поворотник» — вроде бы он собирается уступить дорогу. Однако через некоторое время, уже почти догнав мотоциклиста, В. понял, что тот не думает перестраиваться. Было такое впечатление, что он что-то высматривает, непонятно почему, занимая при этом левую полосу. Не озадачиваясь странным поведением мотоциклиста, В. не стал ему сигналить, а включил «поворотник», перестроился в правый ряд и пошел на опережение.

В этом месте шоссе делает довольно крутой излом вправо, а дальше, метрах в ста пятидесяти, к нему примыкает местная дорога, на которую, как потом выяснилось, и собирался повернуть мотоциклист.

Когда примыкающая дорога появилась в зоне видимости В., по ней к пересечению на большой скорости приближались «Жигули», водитель которых явно намеревался с хода выскочить на шоссе. В. хорошо видел его и предположил такое развитие событий, однако при этом не насторожился, а остался верен своей манере действовать так, чтобы по возможности не снижать темпа движения. Понимая, что «Жигули», выехав на шоссе без остановки, будут ему помехой, В. решил прибавить газ, перестроиться вновь на левую полосу движения.

При маневрировании в подобных ситуациях время для раздумий и принятия решения всегда бывает очень ограничено. В., опытный водитель с многолетним стажем, как он потом утверждал, успел моментально все «просчитать». При этом исходил он из трех условий, которые, как ему в тот момент представлялось, он точно оценил и хорошо контролировал. Первое — мотоциклист двигается по левой полосе и будет продолжать двигаться по ней. Второе — скорость мотоциклиста значительно меньше, следовательно, опередить его, чтобы занять левую полосу, он успеет легко. Третье — В. счел возможным использовать излом, который имела дорога в этом месте. Другими словами, он надеялся при маневрировании

выиграть во времени и в расстоянии у своих партнеров по движению тем, что фактически занимал левую полосу не маневрируя, а двигаясь прямо, «по срезке». Однако, вопреки ожиданиям, только-только опередив мотоциклиста, В. почувствовал довольно сильный удар в заднее левое крыло своего автомобиля...

Как потом установило следствие, произошел касательный удар левой стороной автомобиля, который двигался с более высокой скоростью, о коляску мотоцикла. В результате мотоцикл перевернулся, и его водитель (назовем его Д.) получил серьезные травмы. При осмотре места происшествия, как это часто, к сожалению, бывает в практике расследования дорожно-транспортных аварий, не было точно установлено место столкновения, что намного затруднило дальнейшее разбирательство.

В. не скрывал, что намеревался, опередив мотоциклиста, перестроиться в левый ряд. Более того, в своих показаниях он открыто написал, что не может точно утверждать, где в момент удара находился его «Запорожец». Однако, по мнению В., это и не имеет особого значения, так как перед столкновением Д. тоже стал перестраиваться и «Запорожец» при таком взаимном маневрировании был для него «помехой справа», значит пользовался преимуществом. Таким образом, столкновение, по мнению В., произошло из-за нарушения Д. второй части пункта 9.3 Правил, где сказано: «При одновременном перестроении транспортных средств, движущихся попутно, водитель должен уступить дорогу транспортному средству, находящемуся справа».

Кроме того, изложил В. и еще один, «железный», на его взгляд, аргумент в доказательство собственной невиновности в случившемся. Он был убежден, что, перемещаясь на таком повороте дороги из ряда в ряд по «срезке», он, собственно, и не маневрировал, а двигался фактически прямо. Значит, виноват в случившемся опять же Д., который не уступил ему дорогу.

Д. в свою очередь, показал, что двигаясь по левой полосе, действительно собирался перестраиваться вправо, чтобы затем съехать на примыкающую дорогу. Поначалу он даже немного увеличил скорость и чуть-чуть переместился правее, но, увидев приближающийся справа «Запорожец», который только что двигался за ним по левой полосе, решил его пропустить и, сбросив газ, остался на своей полосе. Именно в этот момент, когда мо-

тоцикл двигался по дуге, повторяя излом дороги, «Запорожец» совершенно неожиданно для Д. по прямой пересек прерывистую линию разметки и, опережая мотоцикл, ударился о его коляску.

Д. настаивал на том, что, даже начав перестроение, он еще оставался в границах своей полосы движения и, таким образом, вторая часть пункта 9.3 Правил, на которую ссылался В., к нему никакого отношения не имеет. Он утверждал, что в этой ситуации руководствовался требованием первой части пункта 9.3 Правил, где сказано: «При перестроении водитель должен уступить дорогу транспортным средствам, движущимся попутно по соседней полосе». В момент удара Д. находился на своей полосе движения, следовательно, это требование полностью выполнил. Причина же аварии, по его мнению, в том, что именно этим положением Правил откровенно пренебрег В.

Так как место столкновения первичными документами не было зафиксировано, следовательно, исходя из показаний участников происшествия, а также свидетелей, пришел к выводу, что удар произошел, когда «Запорожец» уже пересек прерывистую разметку, разделяющую полосы движения. Таким образом, мотоциклист, хотя и сместился несколько вправо относительно своего первоначального курса, находился в этот момент на своей полосе движения, и, следовательно, о взаимном перестроении речь в данном случае идти не может.

Следующий правильный, на наш взгляд, вывод, который сделал из всего этого следствие: в ситуации, сложившейся непосредственно перед столкновением, маневр перестроения совершал только В. Мотоциклист Д. в этот момент только готовился к нему приступить. И то, что В., перестраиваясь на повороте, двигался фактически по прямой, сути дела не меняет — он занимал другую полосу движения, по которой ехал мотоцикл, и обязан был уступить ему дорогу, как того и требует первая часть пункта 9.3 Правил. Таким образом, вина В. в этой аварии была обоснована.

Завершая разговор, стоит коротко остановиться на причинах, которые привели к случившемуся. Во-первых, конечно же, надо все-таки знать Правила. Во всяком случае в той степени, чтобы не путать перестроение с движением в прямом направлении, когда действие происходит на изломе дороги. Во-вторых, стоит вернуться к «расчетам» В., которыми он оправдывал свой опасный маневр, и посоветовать ему, да и всем другим любителям «острого» стиля езды, при возникновении конфликтной ситуации, а именно такая предшествовала этой аварии, ни в коем случае не спешить. Притормози, осмотри В., когда понял, что подьежающие к перекрестку справа «Жигули» могут стать ему помехой, и все наверняка завершилось бы благополучно. Этого, кстати, требуют и Правила, где во второй части пункта 11.1 совершенно определенно сказано: «При возникновении препятствия или опасности для движения... водитель... должен принять меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства...» Так что при возникновении сложных ситуаций все-таки в первую очередь думайте о тормозах, а не жмите на газ, как это делал В. И оказался в результате на скамье подсудимых.

В. ЛИТИНСКИЙ,
кандидат технических наук

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на стр. 28
Правильные ответы — 3, 4, 9, 10, 13, 15, 17, 20

I. Хотя и посредством знака 3.24 «Ограничение максимальной скорости» без табличек 7.4.1—7.4.7 для всех типов транспортных средств установлен повышенный предел скорости 70 км/ч (пункт 11.4), при буксировке скорость не должна превышать 50 км/ч (пункт 20.4).

II. В данном случае водитель должен остановиться у знака 2.5 «Движение без остановки запрещено», а при его отсутствии — не менее чем в 10 метрах от ближайшего рельса (пункт 16.4).

III. Действие знака 3.4 «Движение грузовых автомобилей запрещено» не распространяется на транспортные средства, перевозящие группы людей или имеющие на борту наклонную белую полосу (приложение 1, пункт 3.4).

IV. Краевая разметка 1.2 говорит, что автомобиль находится на автомагистрали, где остановка и стоянка разрешаются только на специально оборудованных площадках, обозначенных знаками 5.15 «Место стоянки» или 6.11 «Место отдыха» (пункт 17.1, приложение 2, пункт 1.2). При вынужденной остановке в такой ситуации транспортное средство должно быть обозначено знаком аварийной остановки или аварийной световой сигнализацией (пункт 8.10), а водитель должен предпринять незамедлительные меры для того, чтобы вывести его за границу проезжей части (пункт 17.2).

V. При выключенных реверсивных светофорах въезд и движение по полосе проезжей части, выделенной разметкой 1.9, запрещены (пункт 7.2). В этом случае разметку 1.9 можно пересекать, только когда она расположена справа от водителя (приложение 2, раздел 1).

VI. На трехполосных дорогах выезжать на среднюю полосу можно только для обгона и при съезде, повороте налево или развороте (пункт 10.3). Движение в прямом направлении в данной ситуации будет нарушением Правил. Это было бы возможно, если при помощи знака 5.8.7 «Направление движения по полосам» был бы установлен другой порядок их использования.

VII. Включенный маячок оранжевого цвета не дает преимуществ и при работах на дороге лишь привлекает внимание других участников движения (пункт 4.3). При проезде перекрестка водители должны руководствоваться положениями Правил, определяющими порядок проезда нерегулируемых перекрестков, когда главная дорога меняет направление (пункты 14.10 и 14.12).

VIII. Светофоры с зелеными сигналами в виде стрелок на черном фоне разрешают движение только в направлении, указанном стрелками (пункт 7.1).

КОЛЛЕКЦИЯ ПОУЧИТЕЛЬНЫХ СИТУАЦИЙ

Начало весны. Во время дневных оттепелей на ранее заснеженных улицах автомашины выбивают небольшую колею, по которой и движется транспорт. Для грузовика такая колея не препятствие, а вот для «жигулей»...

Однажды еду по городу, скорость 35—40 км/ч, и вдруг впереди идущий ГАЗ-51 начинает тормозить и быстро гасит скорость. Я нажимаю на педаль тормоза, выворачиваю руль влево, но не тут-то было: мой «жигуленок» не выходит из колеи и юзом приближается к грузовику. В эти секунды я уже представил свою машину с разбитой облицовкой, покореженным радиатором и погнутым капотом. Жму на тормоз изо всех сил, скорость падает незначительно, остаются секунды до удара... И вдруг педаль резко проваливается: от большого усилия лопается шланг переднего тормоза... Как говорится, не было бы счастья, да несчастье помогло: ситуация мгновенно меняется — юз передних колес прекратился, они начали свободно вращаться и автомобиль спокойно выехал из колеи, а значит и из-под грузовика.

Карагиндинская область,
с. Зеленая Балка

В. Е. ФИЛИПОВ

Как-то ехал на своей машине из Минска в Орел. На участке дороги Рославль — Брянск началась «морось», и дорога оказалась скользкой до такой степени, что пришлось сбавить скорость до 60 км/ч. Впереди показался крутой спуск, я переключил передачу на пониженную, тормоза двигателем. И в этот момент услышал неслышимый хлопок где-то сзади и тут же почувствовал, что машину стало носить по дороге. «Наверно, разорвало заднее колесо», — подумал я и всеми силами постарался удержать и остановить машину.

В это время в зеркало заднего вида заметил, как двигавшаяся за мной «Колхида» выехала на осевую линию и перекрыла дорогу, не давая «торопливым» идти на обгон. Я понял, что ее водитель разобравшись в ситуации, принял на себя роль регулировщика движения и предотвратил надвигающуюся беду. Автомобиль я удержал и благополучно остановил. До сих пор сожалею, что не записал номер «Колхиды» и не узнал фамилию водителя, который помог мне благополучно выбраться из очень неприятной ситуации.

г. Орел

И. И. НАУМОВ

АГЕНТСТВО «ИНФОРМАВТО» ПРЕДЛАГАЕТ

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

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

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

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

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

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

РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ДИАГНОСТИКЕ и устранению неисправностей автомобиля.

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

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

Расширенные подборки «СОВЕТОВ БЫВАЛЫХ» из журнала «За рулем» за многие годы отдельно по автомобилям ВАЗ, «Москвич», ГАЗ.

Расширенная подборка «СОВЕТОВ БЫВАЛЫХ» для мотоциклистов.

ТРЕБОВАНИЯ К САМОДЕЛЬНОМУ АВТОМОТОТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВАМ с приложением «Единых методических указаний по экспертной оценке самодельной автомобильной и мотоциклетной техники».

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

Сборник комментариев и задач «ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ» по проезду перекрестков и другим разделам Правил.

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

КОМПЛЕКТЫ ВЫКРОЕК передних и задних подкрылков (в натуральную величину) отдельно для автомобилей «Москвич-2141» и «Таврия».

РЕКОМЕНДАЦИИ по изготовлению защиты моторного отсека «Таврии» с приложением чертежей.

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

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

ЛЕКТОРИЙ КЛУБА

Порой кажется странным: столько о шинах писано и в книгах, и в журналах, а водители обращаются за консультацией по самым элементарным вопросам. Не если разобратся, все логично: пополняются ряды автомобилистов, у опытных меняется круг интересов, появляются новые модели шин. Словом, необходимость в информации существует постоянно. Эти мы и руководствовались, когда решили поместить обзорный материал о шинах. Подготовил его начальник лаборатории НИИ шинной промышленности Ю. ЛЕВИН.

ГЛАВНОЕ О ШИНАХ НЕМНОГО О КОНСТРУКЦИИ

По внешнему виду и по рабочим признакам в покрышке различают следующие основные части (рис. 1): каркас, брекер, протектор, боковину и борта.

Каркас — это силовой элемент конструкции. Именно он передает тяговые и тормозные усилия при движении, а кроме того, ограничивает форму и объем шины при накачке. Состоит каркас из одного или нескольких слоев обрезиненного текстильного корда. В зависимости от расположения нитей в кордной ткани покрышки делят на диагональные и радиальные. В диагональном каркасе нити в смежных слоях ткани располагаются под некоторым углом между собой, иначе говоря — перекрещиваются. В радиальном все нити корда идут параллельно от одного борта к другому. Эта, казалось бы, небольшая разница обуславливает серьезные, принципиальные различия в эксплуатационных свойствах покрышек, о чем, ниже.

Брекером называют пояс, охватывающий каркас покрышки по его внешней части, непосредственно под протектором. Делают пояс из двух или более слоев обрезиненных слоев ткани или металлокорда.

Протектор хорошо виден снаружи. Это часть покрышки, которая непосредственно соприкасается с дорогой. Протектор представляет собой толстый слой резины, состоящий из наружной рельефной части и сплошной полосы под ней. Рельефный рисунок протектора во многом определяет приспособленность шины для разных дорожных условий. В зависимости от характера его относят к одному из следующих типов: дорожный, универсальный, зимний (допускающий применение шипов противоскольжения) и повышенной проходимости. Два первых типа наиболее употребительны и широко распространены, а четкую границу между ними провести довольно трудно. Назначение двух других гораздо уже и вполне опре-

деляется их названием. Заметим, что использование таких шин не по прямому назначению (например, езда на шинах повышенной проходимости не по мягкому грунту, а по асфальтированному шоссе) резко сокращает срок их службы.

Боковой покрышки называют слой резины на боковых стенках каркаса. Толщина его обычно 1,5—3 мм.

Борт — жесткая посадочная часть покрышки. Он состоит из кольца, материалом которого служит стальная проволока, и твердого профильного резинового шнур, придающего борту монолитность.

По способу герметизации внутреннего объема шины делятся на камерные и бескамерные. Первые вряд ли нуждаются в особых пояснениях. Что же касается бескамерных шин, то они, будучи для наших автомобилистов все еще новинкой, у многих вызывают настороженное отношение. Тем не менее они обладают реальными эксплуатационными преимуществами. Прежде всего эти шины, вопреки распространенным опасениям, более безопасны при езде. Дело в том, что при проколе воздух из такой шины выходит медленнее, поскольку у него есть только один путь наружу — по самому проколу. У камерной шины в таком случае открывается очень широкий канал для выхода воздуха — вентиляльное отверстие в ободе. Заделывать прокол у бескамерной шины тоже проще, чем у обычной, поскольку нет нужды снимать покрышку с обода. Но уместно напомнить и об особенностях другого рода. При использовании бескамерной шины обод колеса должен обеспечивать герметичность (это в основном относится к сварному шву). Необходимо также, чтобы на посадочных полках обод имел кольцевые выступы, так называемые хампы, которые предотвращают самопроизвольное сползание борта покрышки в критической ситуации (например, при резком боковом ударе колесом в препятствие на дороге). Таким образом, для бескамерных шин

нужны колеса специального исполнения.

Еще одно обстоятельство, которое нельзя не упомянуть, заключается в том, что накачивание бескамерной шины после монтажа на обод требует обильной подачи сжатого воздуха. Ручным или ножным насосом тут не обойтись, нужен хороший компрессор. Если дело происходит на дороге, придется просить помощи и заполнить шину воздухом от пневмосистемы грузовика. Утешает лишь то, что подобное событие — большая редкость.

Маркировка шин — стандартные обозначения, несущие необходимый минимум сведений об изделии.

Символ завода-изготовителя, иначе говоря — товарный знак предприятия. Знаки основных отечественных шинных заводов показаны на рис. 2. Надо отметить, что у некоторых предприятий символы менялись. Но шины не столь долговечны, чтобы сейчас вспоминать прежние эмблемы.

Размерность покрышки. Разобраться в ее обозначениях проще всего на конкретных примерах.

Скажем, такая надпись на боковине: «6,15—13/155—13». Здесь «6,15» — габаритная ширина профиля покрышки в дюймах. Цифра «13» — посадочный диаметр покрышки (тоже в дюймах). Далее, после знака дроби, иногда (но не всегда) эти обозначения дублируются, но ширина профиля уже дается в миллиметрах. Посадочный диаметр в дублирующей надписи может быть указан (как в нашем примере) по-прежнему в дюймах либо переведен в миллиметры (тогда здесь было бы число 330). Сама система записи, когда два числа (в нашем примере 6,15 и 13) разделены горизонтальной черточкой, свидетельствует, что данная покрышка имеет диагональную конструкцию каркаса. Кстати, у таких покрышек высота профиля «Н» составляет примерно 80 % от его ширины «В» (рис. 1).

Другой пример — «165/80R13». Эта система обозначения размерности (а впрямую — латинская буква «R») показывает, что речь идет о покрышке с радиальным каркасом. Первое число (в нашем примере «165») — ширина профиля покрышки в миллиметрах. Число после знака дроби (у нас — «80») — отношение высоты профиля к его ширине, выраженное в про-

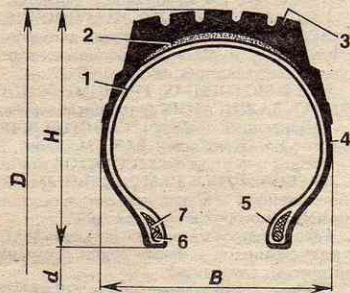
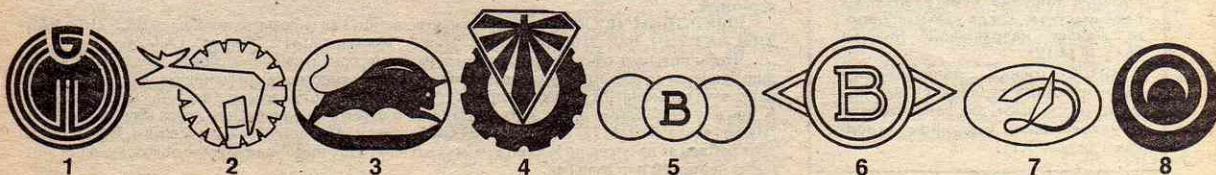


Рис. 1. Конструктивные элементы шины: 1 — каркас; 2 — брекер; 3 — протектор; 4 — боковина; 5 — борт; 6 — бортовая проволока; 7 — дополнительный шнур; 8 — ширина профиля; 9 — наружный диаметр; Н — высота профиля; d — посадочный диаметр.

Рис. 2. Товарные знаки и условные обозначения заводов — изготовителей шин (в скобках — почтовый индекс предприятия и его полное наименование): 1 — «Б» [370033, Бакинский шинный завод]; 2 — «Бр» [656048, Барнаульский шинный завод]; 3 — «Бел» [213824, производственное объединение «Бобруйскшина»]; 4 — «Бц» [256414, г. Белая Церковь, производственное объединение шин и резиноасбестовых изделий]; 5 — «Вл» [404103, Волжский шинный завод]; 6 — «Вл» [394034, Воронежский шинный завод]; 7 — «Д» [320604, г. Днепропетровск, производственное объединение «Днепрошина»]; 8 — «Е» [375200, Ереванский шинный завод]; 9 — «К» [610004, Ки-



Обозначение шины	Модель	Рисунок протектора*	Рекомендуемая ширина обода, мм	Наружный диаметр шины, мм	Статический радиус под нагрузкой, мм	Ширина профиля, мм	Масса шины, кг (не более)	Допускаемая скорость, км/ч	Назначение (основные модели автомобилей)
Диagonальные									
5,90—13	ИВ-167	ПП	102, 114	620	292	154	11,0	95	ЛуАЗ
6,15—13	И-151	Д	114	600	278	158	7,7	150	ЗАЗ-968, ВАЗ-2101 и их модификации
6,15—13	ИЯ-143	З	114	600	278	158	8,1	150	то же
6,45—13	М-145	Д	114, 127	610	285	167	9,0	150	"Москвич-408", "412", "2140"
6,45—13	М-177	З	114, 127	610	285	167	9,5	150	то же
6,45—13	АИ-168	З	114, 127	610	285	167	9,5	150	то же
6,95—13	М-154	Д	127	610	282	178	9,8	150	ИЖ-2715, "Москвич-2137"
6,95—16	ВЛ-5	У	127, 140	692	322	178	12,0	150	ВАЗ-2121 "Нива"
7,35—14	ИД-195	Д	127	668	310	185	11,8	160	ГАЗ-24
7,35—14	АИД-23	З	127	670	315	185	12,5	150	то же
Радиальные									
135/80R12	БИ-308	Д	102	520	253	137	4,5	180	ВАЗ-1111 "Ока"
155/70R13	Бл-85**	Д	114	550	267	157	6,0	180	ЗАЗ-1102 "Таврия"
165/70R13	Бл-85**	Д	114, 127	568	274	167	6,9	180	ВАЗ-2108, "2109"
175/70R13	Бл-85**	Д	127, 140	580	281	176	7,6	180	то же
175/70R13	ИИ-251	Д	114, 127	580	265	176	8,3	180	ВАЗ-2107
165/80R13	МИ-166	Д	114, 127	596	271	172	8,5	180	"Москвич-2140"
165/80R13	МИ-16	Д	127	596	271	172	8,5	180	"Москвич-2140", ВАЗ-2105, "2107"
165/80R13	ИЯ-170	Д	114, 127	596	271	172	9,0	180	ВАЗ-2103, "2106"
165/80R13	Я-370	У	114, 127	596	271	172	9,0	180	ИЖ-21251
175/80R13	М-183Я	У	127, 140	608	276	178	9,1	180	"Москвич-21406"
175/80R13	М-179	Д	127, 140	608	276	178	9,1	180	"Москвич-2137" (универсал)
165/80R14	М-180	Д	127	622	284	172	9,1	180	АЗЛК-2141
175/80R16	ВЛ-10	Д	127, 140	686	315	178	12,0	150	ВАЗ-2121 "Нива"
205/70R14	ИД-220	Д	162	652	295	206	9,1	180	ГАЗ-24-10, ГАЗ-3102
205/70R14	БЦИ-280, ОИ-297	З	127	652	295	206	9,5	180	то же

*Принятые сокращения: Д — дорожный, У — универсальный, З — зимний, ПП — повышенной проходимости.

**До июля 1990 г. имела обозначение "Ех".

центах (пользуясь символами на рис. 1, его можно выразить как Н/В). Наконец, «13» — посадочный диаметр покрышки в дюймах.

ДИAGONАЛЬНЫЕ И РАДИАЛЬНЫЕ

Теперь, когда вы познакомились с основными положениями маркировки шин и их конструктивными особенностями, можно перейти к некоторым практическим вопросам.

ровский шинный завод); 10 — «Кя» [660014, Красноярский шинный завод]; 11 — «Л» [188020, Ленинградское производственное объединение «Красный треугольник»]; 12 — «М» [109088, Московский шинный завод]; 13 — «Нк» [423550, производственное объединение «Нижекамшинна»]; 14 — «О» [644018, производственное объединение «Омскишина»]; 15 — «Оп» [105118, г. Москва, опытный шинный завод НИИШП]; 16 — «С» [620087, Свердловский шинный завод]; 17 — «Ч» [486025, производственное объединение «Чимкентшина»]; 18 — «Я» [150040, Ярославский шинный завод].

Первый из них: какая нам, водителям, разница — радиальные или диагональные? Постараемся дать краткий ответ.

Каркас у радиальной шины эластичнее, внутреннее трение в нем меньше. Соответственно уменьшаются и затраты мощности на преодоление сопротивления качению, экономится топливо. Но податливый каркас сам по себе не в состоянии обеспечить хорошую устойчивость и управляемость автомобиля. Выход нашли в том, что у радиальных шин делают мощный, жесткий брекер — блочно-конструкция каркаса, в отличие от диагонального, позволяет это сделать. Поэтому увод (отклонение от заданной траектории под действием внешних сил) у радиальных шин меньше, управляемость машины лучше. Есть у них и еще одно достоинство, очень существенное. По целому ряду причин (меньший нагрев вследствие небольшого внутреннего трения, благоприятные условия работы протектора в контакте с дорогой из-за наличия под ним массивного брекера) из-

носостойкость протектора у радиальных шин намного выше, чем у диагональных.

Но есть и минусы, которые в определенных условиях становятся решающими. Каркас у них «нежестче», больше подвержен разрушению при сильных ударах (а на плохих дорогах это неизбежно) и порезах. Металлокорд, из которого делается брекер, предъявляет высокие требования и к технологии изготовления, и к исходному материалу. Если они нарушены, брекер выходит из строя, когда ресурс протектора далеко не исчерпан. Диагональные шины предпочтительнее на плохих дорогах, где ресурс покрышки зависит не только от износостойкости протектора, сколько от прочности и долговечности каркаса.

АССОРТИМЕНТ ШИН

Наша промышленность выпускает достаточно много моделей шин. Основные технические характеристики тех, что производятся сегодня или сняты с производства недавно, приведены в таблице.



Какую шину — куда?

Большинство вопросов подобного рода возникает не от хорошей жизни. Если есть выбор, то пополнять комплект следует такими же шинами, какие уже стоят на автомобиле, а при полной замене комплекта — выбирать подходящую модель, соотносясь с условиями эксплуатации. Скажем, для хороших дорог предпочтительны радиальные металлокордные покрышки, для разбитых — диагональные. При езде по зимним дорогам лучше использовать шины с протектором, специально для этого предназначенным, а если еще планируете оснастить их шипами противоскольжения, то у «зимнего» рисунка протектора просто нет альтернативы.

Чаще, однако, вопросы диктуются иными обстоятельствами. Например, после долгих хлопот покупает автомобилист две-три покрышки, которые в общем годятся для его машины, но отличаются от тех, что уже есть, и размерностью, и конструкцией. Как же ими распорядиться? Есть некие общие правила — и нормативные, и просто выработанные практикой. Поскольку в журнале были достаточно подробные статьи на эту тему (ЗР, 1988, № 1; 1988, № 7; 1990, № 8-9), повторим лишь основные выводы.

Официальные требования едины для легковых автомобилей любого типа:

— все шины по размерности и техническим характеристикам должны соответствовать данному автомобилю;

— на одну ось следует ставить только одинаковые покрышки.

Однако соблюдение только упомянутых условий недостаточно для безопасной езды. Что мы имеем в виду?

Если на «Жигулях» или любом другом заднеприводном автомобиле поставить радиальные шины на переднюю ось, а диагональные — на заднюю, то устойчивость машины при движении по прямой заметно ухудшится, а в повороте автомобиль будет стремиться к более крутой траектории, нежели заданная, и водителю придется срочно «парировать» это некоторым возвратом руля. Словом, езда станет утомительной и неприятной, а в критических ситуациях — просто опасной. О причине упоминалось выше: у диагональных шин увод больше, чем у радиальных, вследствие чего автомобиль приобретает так называемую избыточную поворачиваемость.

Иное дело, если диагональные шины будут спереди, а радиальные — сзади. Получаемая при этом недостаточная поворачиваемость характерна тем, что машина устойчиво сохраняет прямолинейное движение, а в поворот входит немного нехотя, и для соблюдения нужной траектории приходится прилагать к рулевому колесу несколько повышенное усилие. С таким недостатком можно мириться: неприятными сюрпризами он не грозит.

Несколько иначе обстоит дело на переднеприводных автомобилях, где «вступают в игру» ряд дополнительных факторов. Здесь, как свидетельствуют наблюдения профессиональных испытателей и рядовых водителей, приемлемая управляемость достигается, когда покрышки с меньшим уводом (радиальные) ставят спереди, а с большим (диагональные) — сзади. Правда, реальные возможности для такого совмещения очень невелики. Диагональных шин, подходящих по размерности к «Оке», «Таврии» и АЗЛК-2141, просто нет, а на ВАЗ-2108 или «2109» при крайней необходимости можно использовать только шины 6,15—13.

ИНФОРМАЦИЯ КЛУБА

ВАШ ПОМОЩНИК-КОМПЬЮТЕР

С бензином у нас туговато, и чем дальше, тем хуже. К тому же процесс этот, судя по всему, не собирается «включать задний ход», по крайней мере в обозримом будущем. Вывод пока один: расходовать топливо надо очень бережно и экономично. К этой цели ведут три дороги.

Первая — это переделка мотора и его систем, позволяющие использовать более дешевый низкооктановый бензин. Путь, вообще говоря, не очень гладкий. Тут и трудности исполнения, и технический риск при использовании недостаточно проверенных решений. А кроме того, не исключена «шутка» чисто экономического характера: если вдруг сделают весь бензин в одну цену, то и труды насмарку.



Второе направление — всевозможные технические доработки, улучшающие топливную экономичность автомобиля. Дело хорошее, но тонкое, требующее не только любви к технике, но еще и здравого смысла. Слишком много бродит идей мистического свойства, сулящих золотые горы и ниспровергающих законы физики.

Но есть самый надежный путь к успеху, который называется рациональной эксплуатацией. Сюда можно отнести многое: экономичный стиль вождения, расчетливый выбор маршрута и времени поездки, наконец, просто вдумчивый подход ко всем своим действиям за рулем. Польза такого отношения к делу, видимо, ни у кого не вызывает сомнений. Но стремление к самосовершенствованию должно подкрепляться объективными сведениями о результатах. Иными словами, нужен помощник, который постоянно извещал бы водителя о пробеге, времени, скорости, израсходованном топливе, а также соотносил бы эти величины между собой как с нарастающим итогом, так и для отдельных отрезков пути. Такой прибор есть, называется он бортовым или маршрутным компьютером.

Тут надо оговориться: есть-то он есть, да не у нас. За рубежом подобные приборы распространены очень широко, без них уже автомобилисты считают неконкурентоспособными, но мы к такому уровню эксплуатационной культуры только-только подходим. И в числе первых препятствий — невозможность точно измерить расход бензина. Лучшее, что можно сделать, — засечь по счетчику спидометра пробег от одной заправки до другой, а потом поделить литры на километры. Точность такого контроля крайне низка, а результат мало о чем говорит: где мы ездил, как, в каких условиях —

учесть невозможно. Еще наивнее попытки оценить экономичность, пользуясь штатным указателем уровня бензина. Его достоверность обычно — «плюс-минус ведро». Стало быть, для того, кто очень хочет ездить экономично, точный прибор — не роскошь.

Что же представляет собой бортовой компьютер и каковы его возможности?

Первичную информацию прибор получает от трех датчиков. Первый — датчик времени, то есть электронные часы. Второй — датчик пути, по сути, промежуточная деталь между тросом спидометра и выводом к нему из коробки передач. Наконец, третий — датчик расхода бензина, монтируемый в топливоподающую магистраль.

Сигналы этих трех источников информации поступают непосредственно в компьютер и накапливаются в его электронной памяти. Нажатием соответствующей кнопки водитель заставляет прибор сделать нужные расчеты. Их результаты появляются на четырехразрядном цифровом индикаторе (цифры крупные, легко читаемые и светятся зеленым цветом). Вкратце перечислим основные эксплуатационные показатели, которые компьютер может сообщить водителю.

Прежде всего, удельный расход топлива (л/100 км) в данный момент. При перемене режима движения становится наглядным непрерывное изменение этого параметра.

Затем такие суммарные и усредненные показатели, как общий и удельный расход топлива, путь, время, средняя скорость движения. Они могут быть просчитаны как за длительный период эксплуатации (до 10 тысяч километров пробега и 1000 литров бензина), так и для любого отрезка пути, зафиксированного водителем (для этого в выбранный момент следует нажать специальную кнопку).

Сведения, накопленные в памяти компьютера, не исчезают во время стоянки. На их «хранение» прибор потребляет ток, но столь малый ток, что его можно не принимать во внимание. Если же аккумулятор отключен, цифровые данные сохраняются на протяжении трех суток.

Вряд ли стоит много говорить, какую практическую пользу можно извлечь из информации, предоставляемой компьютером. Вдумчивый водитель сам оценит открывающиеся возможности. Надо лишь заметить, что, по мнению специалистов, резервы экономии топлива только за счет грамотной эксплуатации автомобиля весьма ощутимы.

Видимо, читатель уже догадался, что приведенное выше описание относится к первому в нашей стране серийному бортовому компьютеру (показан на фото), выпуск которого начинается в текущем году. Производство осваивает ленинградское предприятие «ТРИО-ИНКОС» (создано оно недавно, но базируется на коллективе с большим опытом и традициями) в сотрудничестве с производственным объединением «Балтмаш» (г. Нарва). Цена изделия еще не утверждена, но она будет не выше, чем у недорогого автомобильного радиоприемника.

Редакция планирует провести эксплуатационные испытания нового прибора и рассказать читателям о результатах. Одновременно хотим обратиться к организациям, ведущим собственные разработки в данной области: пожалуйста, сообщите нам о своих планах, успехах и реальных перспективах.

А. МОИСЕВИЧ



СВОИМИ СИЛАМИ

РАЗБИРАЕМ УЗЛЫ ТОРМОЗОВ «МОСКВИЧЕЙ»

Займемся теперь главным тормозным цилиндром и вакуумным усилителем. Их приходится снимать и разбирать в основном для замены резиновых уплотнений и очистки внутренних деталей.

Если из системы таинственно исчезает тормозная жидкость — так, что нигде не видно ее потеков, можно с уверенностью сказать: она перетекает из первой камеры главного тормозного цилиндра через манжету в корпус вакуумного усилителя. Когда он переполнится, жидкость вытекает наружу из дренажного отверстия на фланце (на фото 11 указано стрелкой). Для устранения неисправности нужно снять главный цилиндр и заменить дефектную деталь. Отворачиваем две гайки, крепящие цилиндр (фото 12), и снимаем его (фото 13). Удаляем бачок (фото 14 — модель «2140», фото 15 — модель «2141»), а затем при помощи веревки извлекаем соединительную втулку (фото 16). Нажав на хвостовик, вытаскиваем плоскогубцами стопорный штифт поршня во второй камере (фото 17, условно повернуто), а затем круглогубцами снимаем стопорное кольцо (фото 18). Взявшись за хвостовик рукой (или плоскогубцами, но защитив его поверхность от повреждения), извлекаем из цилиндра поршни с манжетами и пружинами (фото 19). Если поршень второй камеры не выйдет сразу, можно несколько раз ударить торцом цилиндра о чистую доску.

Осматриваем детали и поврежденные, имеющие следы износа, — обычно манжеты — заменяем.

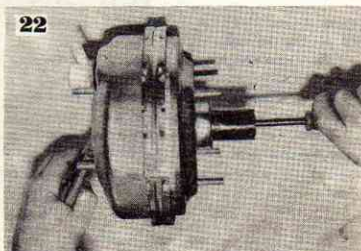
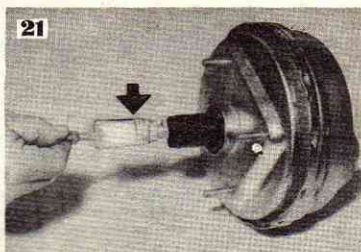
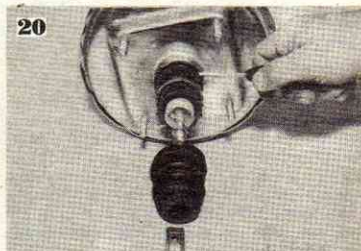
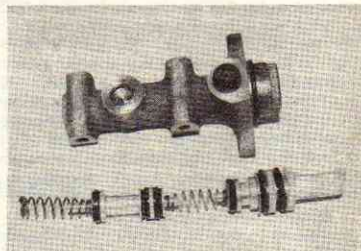
Перед сборкой цилиндра все детали надо обильно смазать тормозной жидкостью. Продвигая манжеты под отверстиями для крепления бачка, их крошки во избежание повреждения следует приотпить тупым стержнем.

Вакуумный усилитель снимают с автомобиля, отвернув из салона четыре гайки его крепления и отсоединив вилку толкателя от педали. В усилителе надо проверить целостность уплотнительного кольца (фото 20) и воздушного фильтра (фото 21). Поврежденные детали заменяют.

Важным условием нормальной работы усилителя является правильное положение регулировочных болта и винта. Оно устанавливается на заводе-изготовителе при определенном разрежении и фиксируется эпоксидным составом. Для проверки контролируем удерживаем головку болта плоскогубцами и пробуем вращать винт отверткой (фото 22). Если он вращается, значит усилитель, скорее всего, разрегулировался.

Ремонт и регулировку вакуумного усилителя могут выполнять только станции обслуживания, располагающие специальным инструментом и запасными частями.

Начало — в № 3.



ЕЩЕ БЫЛ СЛУЧАЙ...

Разминка

1. Весенним вечером я поставил автомобиль в теплый гараж. Утром легко завел его, выехал и, заглушив двигатель, пошел закрывать ворота. Немного повозился с замком, ежась от легкого морозца, и протер стекла. Когда же попытался снова пустить двигатель, ничего не получилось — он чихал, стрелял в глушитель, но работать не хотел.

Немного подумав, я нашел причину и устранил ее за несколько минут.

А вы догадались, в чем было дело? Кемеровская область, Г. ИВАНЮТИН
г. Прокопьевск

II. Ехал я весной на старой «Волге» из Коканда в Ташкент. Шел сильный дождь. В одном месте на дороге образовался поток глубиной около 40 см. Он увеличился на глазах. Сначала остановились легковые машины, затем залило мотор ГАЗ-53, а потом встал и ЗИЛ-130. Я открыл капот своей машины, кое-что сделал и медленно на первой передаче форсировал преграду, обогнул при этом стоявший в воде грузовик. Остановившись на «другом берегу», снова покопался в моторном отсеке и двинулся дальше.

Вопрос: что я сделал? Алтайский край, г. Бийск А. ДЫМОВ

III. Дороги у нас плохие, особенно весной, — сплошные ямы, залитые водой. В гараже, на стоянке только и разговоров о том, кто что погнул или оторвал.

Но мои мучения начались с осени. После нескольких сильных ударов в таких ямах машину стало тянуть влево, то вправо, а на малых скоростях она шла как утка, переваливаясь с боку на бок. Проверил тяги, осмотрел диски и шины. Не обнаружив ничего подозрительного, вывесил переднюю часть машины и стал проверять все остальное — рычаги, шаровые опоры,

подшипники колес, болтовые соединения и даже рулевую колонку. Все в порядке, а машина гуляет! Причину обнаружил недавно, и как это нередко бывает, случайно. Заменяя проколотое переднее колесо, увидел...

Вопрос: что я увидел? г. Новосибирск А. ОВЧИННИКОВ

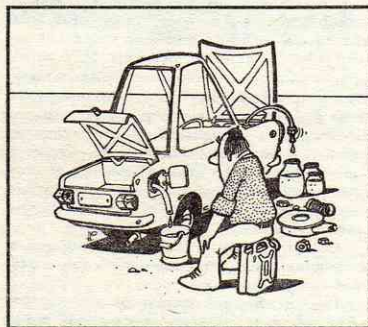
Ответы на задачи разминки на стр. 43.

Конкурсная задача

В первой весенней поездке за город нашего героя ждал сюрприз: после 30 километров не очень гладкой шоссейной дороги двигатель вдруг стал терять мощность, едва не останавливаясь. На холостых оборотах он работал нормально, но стоило включить передачу и поехать, как через 10—15 секунд при оборотах выше 3000 в минуту пропадала тяга. После нескольких таких сбоев Чайник остановился.

Перебрав в памяти возможные причины ненормального поведения двигателя, он решил, что в цилиндр подается недостаточно топлива. Снял крышку карбюратора, продул жиклеры (хотя был уверен, что фильтр тонкой очистки топлива не пропустит грязь) и проверил уровень бензина в поплавковой камере. Двигатель стал работать нормально, но через пять километров снова отказался «принимать» повышенные обороты.

Чайник остановился, решив теперь посмотреть, как работает бензонасос. Снял



шланг со штуцера карбюратора и, нажимая на рычаг ручной подкачки, убедился, что из шланга бьет нормальная струя. Проверил на всякий случай состояние контактов прерывателя, грузиков в центробежном регуляторе опережения зажигания, даже свечи, но ничего подозрительного не обнаружил. А двигатель опять работал только на малых оборотах, приводя Чайника в уныние.

С грехом пополам добравшись до дачи и чуть передохнув, он занялся автомобилем. Снял и разобрал бензонасос — диафрагма и клапаны в порядке. Продул бензопровод от насоса до бака — никаких пробок. Проверил дренажный шланг бака — чистый. Снял карбюратор и, разобрав его, наконец-то, нашел причину перебоев — в поплавковой камере оказалась вода. Сообразив, что она есть и в баке, он слил из него через пробку остатки бензина и залил чистый из канистры. «Слава богу, все!» — решил он.

Вечером, возвращаясь домой, Чайник вспоминал, где он мог получить бензин с водой, как вдруг машина стала терять скорость, а двигатель — обороты. Все повторилось, как и утром. А вскоре двигатель отказался работать и на холостых оборотах.

Чайник стоял на обочине готовый бросить автомобиль и добираться домой на электричке. Неожиданно рядом остановилась машина, из которой, улыбаясь, вышел его сосед Профессор. Выслушав подробный рассказ неудачника, он попросил отвертку и через несколько минут устранил причину, не дававшую двигателю работать.

Счастливый хозяин, поблагодарив спасителя, сел в машину и без приключений доехал до дома. Однако радость по этому поводу немного омрачало то, что сам-то он не догадался, где собака зарыта.

Вопрос: что было причиной, нарушавшей работу двигателя?

Тема предложена читателем А. Коловским из Москвы.

Напомним, что ответ на задачу надо изложить в нескольких словах на открытке и выслать в адрес журнала в течение двух месяцев после выхода данного номера.

Конкурс знатоков ведет обозреватель журнала инженер Б. СИНЕЛЬНИКОВ

К итогам «Конкурса знатоков-90»

Как помнят наши традиционные подписчики, в прошлом году по не зависящим от редакции причинам отдельные номера журнала выходили с опозданием. Из-за этого мы продлили срок отправки ответов на все задачи конкурса до 15 декабря, после чего подвели итоги. Победители названы в мартовском номере «За рулем».

По этим же причинам не публиковались ответы на задачи, предложенные в № 4—9 журнала.

Делаем это теперь. Итак, «Еще был случай».

... в апреле. Вопрос: как Чайник догадался, что в баке была вода?

Ответ: на дроссельной заслонке он увидел капли. Их образует только вода — бензин же растекается и быстро испаряется.

Правильно ответили 74 % читателей. ... в мае. Вопрос: что сделал Профессор, чтобы устранить кипение аккумуляторной батареи?

Ответ: снял предохранитель в цепи заряда батареи и очистил его и держатель от окислов. Нарушения контактов во всех других соединениях цепи можно устранить лишь при помощи инструмента, затратив больше минуты.

Правильно ответили 9 % читателей. ... в июне. Вопрос: что явилось причиной постороннего звука при повороте?

Ответ: слишком длинный фартук у левого колеса, который доставал до земли при правом повороте.

Правильно определили причину 58 % участников.

... в июле. Вопрос: какое требование имел в виду Профессор и почему произошел взрыв в батарее?

Ответ: постоянно поддерживать уровень электролита в банках. Из-за жаркой погоды он снизился и над пластинами скопилось большое количество водорода, выделяющегося при «кипении» электролита от заряда или сильного нагрева. Выхода

из батареи, водород смешался с кислородом воздуха и образовал «гремучую» смесь, которая взорвалась от искры.

Правильный ответ дали 10 % читателей.

... в августе. Вопрос: почему не работал стартер и по каким признакам Профессор определил причину неисправности?

Ответ: стартер не работал из-за плохого контакта провода, соединяющего «массу» двигателя с кузовом. Профессор определил это по нагретому тросу, приводящему воздушную заслонку карбюратора. Через него шла часть тока от батареи к стартеру. Энергия расходовалась на нагрев мест с плохим контактом.

Слабый контакт нередко бывает и в клеммном соединении провода с выводом батареи вследствие окисления. Но об этом наверняка знал кто-нибудь из соседей-автолюбителей, дававших советы Чайнику как и большинство читателей, назвавших эту причину. Кроме того, чтобы очистить клемму, требуется меньше упомянутых 10 минут.

Правильный ответ прислали лишь 2 % участников конкурса.

* Условия конкурса опубликованы в январском номере журнала.

КУПЛЕННЫЙ НА ТОЛКУЧКЕ

Автомобилисты одними из первых в нашем обществе оказались вовлечены в рыночные отношения. Правда, достаточно своеобразные, поскольку установились они на нашей неповторимой почве всеохватывающего дефицита. К услугам стихийного рынка вынуждены прибегать все, кому «не светит» купить новый автомобиль в магазине: одним — из-за нехватки самих машин, другим — в силу недостатка средств. Последних ждет трудный выбор — ведь приходится иметь дело с техникой далеко не новой и способной преподнести любые сюрпризы. Как по возможности избежать их на стадии покупки — основная тема заметок москвича Д. ПОСТНИКОВА, который несколько лет ездил на подержанном «Москвиче».

Сразу оговорюсь: дело было давно, больше десяти лет назад. Многие в нашей автомобильной жизни с тех пор изменились — увы, не в лучшую сторону. Острее стал дефицит, хуже выбор. Но все же подход к приобретению подержанной машины, которым я руководствовался, думаю, остается в силе. Поэтому и решил рассказать о нем — тем более что личный опыт оказался удачен.

Итак, первым моим автомобилем был «Москвич-408», приобретенный с рук в Южном порту. Не только жители столицы знают это место. Здесь находится магазин «Автомобили», а вокруг него располагался до недавнего времени стихийный рынок подержанных машин. Моя покупка состоялась в 1979 году, незадолго до очередного подорожания автомобилей, которое грянуло, помнится, в июне. Внешне машина выглядела как «Москвич-412», а отличалась от него двигателем (менее мощный, зато на «семьдесят шестом» бензине) и трансмиссией. Год выпуска — 1974, то есть ей уже было к тому моменту пять лет. На спидометре значилось 43 тысячи километров — походило на правду. Вообще-то верить этим цифрам нельзя — их легко изменить, и

продавцы в массе своей не брезгают таким жульничеством.

И все-таки покупать подержанный автомобиль у незнакомого человека, как ни странно, менее рискованно, чем у знакомого. Это подтверждает опыт двух моих приятелей, которым достались от знакомых машины с серьезными дефектами: о них владельцы «забыли» упомянуть при продаже. Что ж, знакомому человеку обычно веришь на слово. А приход на стихийный рынок выбирать автомобиль, будущие покупатели продавцам не доверяют и приводят с собой консультантов. Взял и я двух своих друзей. У одного был сильно подержанный автомобиль, у другого — более новый (четырёхлетний), но постоянно ломающийся. К тем, кто ухитрится каждые год-два покупать новую машину, лучше не обращаться. Вряд ли они успевают за это время поковыряться с машиной настолько, чтобы дать вам квалифицированный совет.

С самого начала мои «эксперты» советовали покупать «Москвич» или «Волгу». Ведь подержанный автомобиль, объяснили друзья, — это сплошной ремонт (как они были правы!). Для ремонта нужны запчасти, а достать их для этих машин в Москве проще всего. Может быть, исходя из такой предпосылки, в Запорожье лучше всего покупать подержанный «Запорожец», а в Самарской области — «Жигули». Точно не знаю, но убежден, что наличие запчастей — один из самых главных факторов.

«Волга» для меня сразу отпала по финансовым соображениям. Из «москвичей» за подходящую цену продавали машины семи-десятилетней давности и одну пятилетнюю. Как потом выяснилось, хозяин последней имел уже новую машину, нужно было скорей продать эту, чтобы отдать долги. После тщательного осмотра его «Москвич» мы и купили: «четырёхрестом восьмой» красного цвета.

Не открою Америки, сказав, что самая

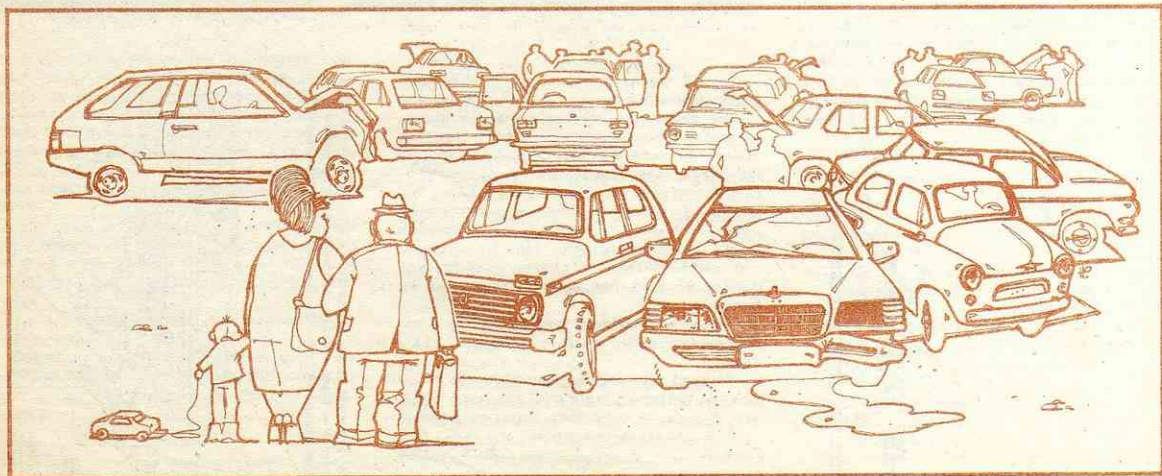
дорогая (и самая дефицитная) часть автомобиля, которая к тому же трудно поддается ремонту в домашних условиях, — кузов. Его и надо выбирать прежде всего — но не по цвету, а по степени сохранности. К любой окраске быстро привыкнете. Я и мои близкие свыклись настолько, что следующую (новую, а не подержанную) машину предпочли тоже красную.

Оценивая, пригоден ли кузов к дальнейшей эксплуатации, имейте в виду: если автомобиль прослужил хотя бы лет пять, он неизбежно поражен коррозией. Вопрос — насколько. Ведь ржавый кузов часто вообще не поддается ремонту. Как говорят сварщики, не к чему привариться, то есть приварить новую деталь вместо старой уже нельзя — все соседние тоже гнилые. С этих позиций дыры в крыльях — не самые страшные. А вот машин со сквозной коррозией пола, арок задних колес, брызговиков — избегайте. Их ремонт дорог, продолжителем, а берется за него не каждый профессионал.

При осмотре не поленитесь заглянуть и даже залезть под машину, чтобы лучше оценить состояние кузова.

Если кузов только что перекрашен и машина блестит как новая, это тоже настораживает: зачем красил, если больше не будет на ней ездить? Принято считать: либо машина ржавая, либо побывала в крупной аварии, а хозяин стремится это скрыть.

Будьте, однако, реалистом: если приглянувшейся машине лет десять — ясно, что за такое время сохранить первозданную окраску и не побывать в аварии могли только немногие (и, конечно, наиболее дорогие) экземпляры. У всех остальных наверняка были «дорожные травмы», замены проржавевших крыльев и т. п. Но чтобы решиться, постарайтесь определить, какие именно детали заменены (часто это видно по характеру сварных швов, отличающихся от заводских).



Что касается окраски, также присмотритесь к ее качеству: нередко перед продажей машину «обливают» наспех, без необходимой подготовки, порой едва зачиств ржавчину. Ясно, что такое покрытие облезет после первого же вашего сезона.

Постарайтесь проехать за рулем, или уж пусть хозяин вас покажет. Ну, а опытный человек послушает, не стучит ли двигатель, подвеска и т. д.

Не собираюсь советовать на падение морали, а просто констатирую: продавая машину, владелец имеет возможность снять с нее хорошие детали и оставить их себе, а поставить едва годные. В первую очередь это касается шин и аккумуляторов. Если, посмотрев на шины, сразу можно сказать, что они уже отходили свой срок, то с батареей сложнее. Внешним осмотром тут часто ничего не определишь, но будьте уверены, что она скоро «сдохнет». Во всяком случае и сам, и те из моих знакомых, кто купил подержанную машину, сразу вынуждены были менять батарею.

В те времена, когда я покупал старый «Москвич», проблем было меньше: я просто пришел в магазин и купил две шины и аккумулятор. Просто — пришел и, безо всякого, — купил. Потом три остальные шины обменял на наваренные. Имейте в виду, сейчас так уже не получится. Шины продают по записи, которая на много лет вперед. И с аккумуляторами трудно. Словом, еще не купив автомобиль, думайте, где все для него доставать.

Мне кажется, подержанный автомобиль просто мстит новому владельцу за то, что ему пришлось сменить хозяина. Очень многие, купив такую машину, сразу вынуждены заняться крупным ремонтом. Сам я не проехал и тысячи километров, как у «Москвича» развалился редуктор заднего моста — к счастью, в двух километрах от дома. Автомобиль «дополз» до двора. При этом в мосту раздавались страшные удары, а машина дергалась. Редуктор удалось купить в комиссионном магазине, а ставил его с помощью приятеля во дворе, под моросящим дождем, не имея эстакады или ямы и слушая посулы соседей по дому. Стоило оставить машину без колес на кирпичках, как ночью украли тормозные барабаны. Почему только их, а колодки и цилиндры оставили, до сих пор не пойму. Барабаны раздобыл на барахолке, которая собирается ночью на кольцевой дороге. Не считайте пизаном:

пришлось на два часа ночи заказать такси до... барахолик.

Очень скоро прогорел глушитель — за новый переплатил втрое. Потом потекли тормозные манжеты, затем манжеты сцепления. Или сначала сцепления, потом тормозов — сейчас уже не помню. Еще менял крестовины карданного вала, вкладки рулевых тяг, тормозные колодки, сальники коробки передач, главный тормозной цилиндр (у него треснул корпус — или от брака, или от моего неосторожного обращения при замене манжет). Всякую мелочь: лампочки, ограничители дверей, тросик замка багажника (были раньше такие замки на «москвичах»), свечи, фары, ремень вентилятора, барабанчик в счетчике пробега — не считаю. Искра, насколько я помню, исчезала три раза: дважды при запуске, один раз на ходу. Бывало, засорялся бензопровод. Но со всем этим я быстро справлялся (иногда прибегая к помощи знакомых).

Бывали приключения — к счастью, небольшие. Однажды утонул поплавок карбюратора — притащили на буксире. В другой раз заклинили подшипники водяного насоса: двигатель «заклипел», дальше ехать нельзя. А время — два часа ночи, на дороге в лесу ни одной машины. Ночевать на обочине тоскливо и холодно. Догадался прошипривать подшипники трансмиссионным маслом, благо все оказалось с собой. Они начали вращаться — до дома доехал.

Вспоминаются и сюрпризы смазочной системы. Как-то подошел утром к машине — глядя, вытекло масло из двигателя через трещину масляного радиатора. «Еще был случай» — при движении лопнул шланг, подводящий масло к фильтру тонкой очистки. К счастью, заметил, что звук мотора изменился. Посмотрел на прибор — давление масла упало. Сразу остановился. Поехал бы дальше, мог «запороть» двигатель без масла. Не поверите, но поломка тоже произошла в километре от дома.

Так, с мелкими приключениями проехал на «Москвиче» 30 тысяч километров. Съездил из Москвы в Крым, на обратном пути заехал посмотреть Киев. Побывал в Тверской области за четыреста километров от дома. Остальное время колесил по Москве и области. Зимой машина стояла. Всего «Москвич» прожил у меня четыре года. Чинил его сам, и часто (хотя, признаюсь, не всегда) находил в этом

интерес. Ну а когда подошла очередь на новую машину, сдал в комиссионный. Дней десять «Москвич» пылился на площадке магазина, потом кто-то его купил.

И сегодня, набравшись опыта, поездив на новой машине, я, как и в те дни, не жалею об этой покупке. Ездил «Москвич», в общем-то, неплохо — особенно если вспомнить, что многим владельцам подержанных машин приходится делать капитальный ремонт двигателя, перебирать коробку передач, переваривать пороги кузова. Я всего этого избегал, за что благодарен прежде всего друзьям, которые выбрали хорошую машину. Благодарен и своему «Москвичу»: он многому меня научил. Расставаться с ним было грустно, и потому я все искал на дороге среди красных «москвичей» свой. Один раз приметил во Львове похожий, с вмятиной на левом переднем крыле. На нем приехала польская семья. Подошел поближе — нет, не мой... Так я его больше и не увидел.

Ну а тем, кто ждет совета, стоит ли покупать подержанную машину, отвечу: покупать можно, но при соблюдении некоторых важных условий.

Во-первых, нужно быть готовым к ремонту, а для этого соответственно настроить себя, вникнуть в устройство автомобиля и уметь уверенно пользоваться гаечными ключами. Если вы по натуре гуманитарий, а не «технарь», лучше в это не лезть.

Во-вторых, надейтесь на собственные силы, автосервис — опора плохая. Вам придется туда слишком часто обращаться, а это и хлопотно (очереди и записи), и дорого.

В-третьих, знайте, что ваши затраты не ограничатся покупкой. Еще предстоит регистрация, страховка, смена масел и тормозной жидкости (неизвестно, когда их менял прежний хозяин и менял ли вообще). Скорее всего придется купить новый аккумулятор, заменить или наварить шины, достать запчасти и инструменты, чтобы сделать неотложный ремонт. Так что рассчитывайте свои финансы.

В-четвертых, постарайтесь найти каналы для покупки запчастей. Узнайте у знакомых автолюбителей, где они достают детали, для какой машины их проще достать.

Ну а в-пятых, помните: безвыходных положений не бывает!

ОТВЕТЫ НА ЗАДАЧИ РАЗМИНКИ «КОНКУРСА ЗНАТКОВ» (стр. 40)

I. Вследствие большого перепада температур и влажности запотела крышка распределителя зажигания. Из-за этого нарушился порядок работы цилиндров, поскольку ток высокого напряжения шел с центрального электрода крышки произвольными путями. Чтобы устранить неисправность, достаточно было снять ее и протереть снаружи и изнутри.

II. Снял ремень вентилятора, чтобы его вращающиеся лопасти, захватывая воду, не бросали ее на двигатель и приборы системы зажигания. Дополнительно закрыл их тряпками.

III. На краю беговой дорожки шины образовалось вздутие из-за местного повреждения корда (каркаса). Когда колесо стояло на земле, этого не было видно.



За нашу Советскую Родину!

За рулем

4 • Апрель • 1991

Ежемесячный общественно-политический и научно-популярный журнал

Учредители:
ЦК ДОСААФ СССР
Минавтосельхозмаш СССР

Издается с апреля 1928 года

Главный редактор А. А. ЛОГИНОВ

Редакционная коллегия:

В. А. АРКУША,
Б. Ф. ДЕМЧЕНКО,
В. А. ИЛЬЧЕВ,
В. Т. КАНАСТРОВ,
В. П. КОЛОМНИКОВ,
Б. А. КОРЯКОВЦЕВ, В. Ф. КУТЕНЕВ,
Б. П. ЛОГИНОВ, В. Н. ЛУКАНИН,
Е. Н. ЛЮБИНСКИЙ,
П. С. МЕНЬШИХ [отв. секретарь],
В. П. МОРОЗОВ,
В. И. НИКИТИН,
В. В. ПАНЯРСКИЙ,
И. П. ПЕТРЕНКО,
Н. М. ПИСКОТИН, В. Ф. ПОПОВ,
О. И. СОКОЛОВ, В. Д. СЫСОВЕВ,
М. Г. ТИЛЕВИЧ [зам. главного редактора],
Л. М. ШУГУРОВ, Л. А. ЯКОВЛЕВ

Зав. отделом оформления
Н. Н. Кледова

Художественный редактор

И. А. Перлова

Технический редактор

С. Н. Жданова

Корректор М. И. Исаенкова

На 1-й странице обложки —

ВАЗ-2109 «Карлота» фирмы «Скалдия-Волга».

Фото В. Князева

Сдано в производство 1.03.1991 г.
Подписано к печати 2.04.1991 г.
Формат 60×90 1/8. Печать офсетная.
Усл. печ. л. 6. Тираж 2 415 000
Заказ 255
Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Государственного комитета СССР
по печати

142300, г. Чехов Московской области

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

При перепечатке ссылка на «За рулем» обязательна.

Телефакс 207-16-30

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

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

СОВРЕМЕННАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ТЕХНИКА

ЧУДЕСНЫЕ ПОДВЕСКИ «СИТРОЕНА»

Французская компания «Отомобиль Ситроен» (с 1976 года она входит в концерн «Пежо С. А.») прославилась многими оригинальными техническими разработками. Одна из них — гидропневматическая подвеска колес, созданная еще в 1953 году. Впервые задняя подвеска такого типа была опробована на серийной модели «Ситроен-ТА15». Передняя появилась в 1956 году на «Ситроене-ДС19».

В отличие от широко применяемых в то время независимых подвесок с направляющими рычагами, пружинами и амортизаторными стойками, конструкция шасси французской компании выглядела сложной и на первых порах внушала некоторое недоверие. В дальнейшем же выяснилось, что заложенные в нее передовые, хитроумные технические решения вполне сочетаются с высоким качеством исполнения, и вот уже тридцать пять лет гидропневматическая подвеска эффективно используется на «ситроенах» разных моделей.

Ее преимущества несомненны. Она мягко подпрессоривает, регулирует высоту дорожного просвета в зависимости от качества дороги и нагрузок. К тому же компактна, что позволяет увеличить полезный объем моторного отсека и багажника. Особенно привлекательна в этом отношении задняя подвеска. Ее упругие элементы находятся под небольшим углом к горизонту и опираются на лонжероны, расположенные по поперечной трубе. Образованная таким образом поперечина подвески устанавливается на основание кузова, благодаря чему багажник имеет ровную погрузочную поверхность.

Подвеска «Ситроен» обладает большими возможностями благодаря сферическим упругим элементам на каждом колесе. Они состоят из разделенных эластичной мембраной двух полушарий (в верхнем — сжатый азот, в нижнем — жидкость) и цилиндра, также заполненного жидкостью, со скользящим в нем поршнем. Последний соединен с поперечным рычагом передней подвески или продольным — задней. При ходе сжатия жидкость под воздействием поршня прогибает мембрану, сжимая находящийся в верхнем полушарии азот. Сжатый газ работает как пружина. Давление жидкости в цилиндре регулирует насос. Следует отметить, что для большего хода на колесах упругие элементы устанавливаются у оси поворота рычага, сбоку от которого крепится штанга стабилизатора. Стабилизаторы как передней, так и задней подвески имеют больший диаметр и предотвращают чрезмерный боковой крен кузова.

Такая гидропневматическая подвеска до недавнего времени использовалась на популярных моделях «Ситроена» —

«ЦИкс» и «БИкс» среднего класса. С появлением в 1989 году на международном рынке автомобиля «Ситроен-ИксМ», признанного «автомобилем года», покупатели смогли оценить и усовершенствованную гидропневматическую систему «Идрактив», намного повысившую ездовые качества машины. Ее отличительная особенность — мгновенная, в зависимости от дорожных условий, регулировка характеристик подвески, или, другими словами, работа в «мягком» и «жестком» режимах. Для этой цели к двум упругим элементам каждой пары колес, как в передней, так и задней подвесках, добавлено еще по одному с регулирующим клапаном, подключенным к общей электронной схеме. Сигналы бортового компьютера, считывающего информацию с пяти датчиков на автомобиле (они определяют угол поворота рулевого колеса, наклон кузова, положение педали газа, давление в тормозной системе, скорость машины), подключают к работе через регулирующий клапан либо два упругих элемента (вариант работы — «жесткий» режим), либо три (вариант — «мягкий» режим), создающий больший комфорт при езде). В память компьютера заложен ряд предельных параметров и их комбинаций, позволяющих электронной системе легко варьировать режимы гидропневматической подвески. При этом система подстраивается под изменяющиеся дорожные условия за пять сотых секунды, и пассажиры практически не ощущают тряски и толчков! Водитель по желанию при помощи селектора на доске приборов может выбрать постоянный «жесткий» режим работы подвески. Еще одна важная функция «Идрактива» — удержание посредством все той же электронной системы постоянной высоты дорожного просвета автомобиля, но, в отличие от предыдущих моделей, без вмешательства водителя.

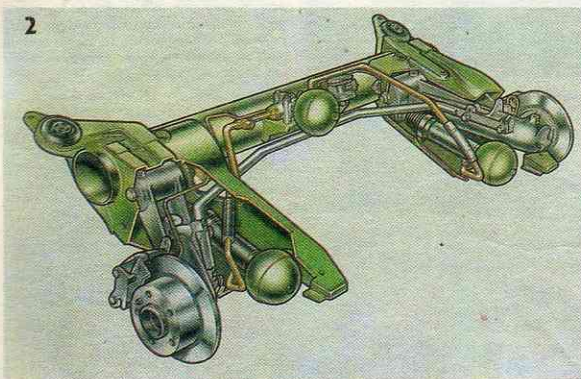
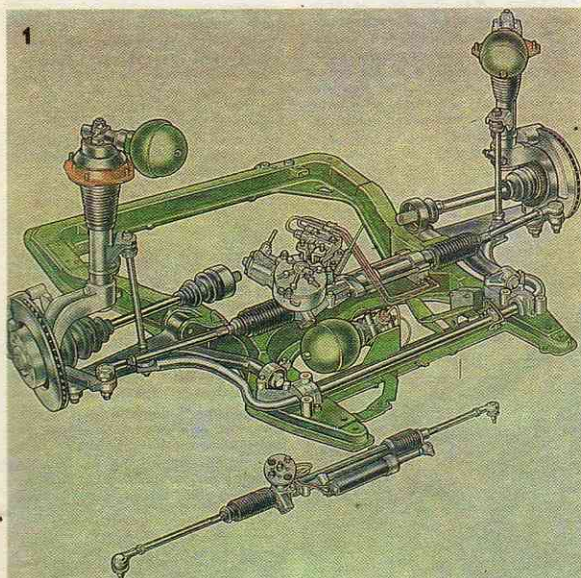
До сих пор «Ситроен» — единственная в мире фирма, выпускающая легковые автомобили с гидропневматической подвеской колес. Дело в том, что для изготовления гидравлических узлов системы требуется исключительно точное технологическое оборудование. «Ситроен» сам его проектирует и изготавливает и не очень-то заинтересован в продаже другим фирмам. Специальная техническая комиссия ведет постоянное строгое наблюдение за качеством работ и вносит коррективы и предложения по устранению малейших дефектов. В 1990 году сбыт модели «ИксМ» составил 100 тысяч штук. Желающих же приобрести «автомобиль года» и испытать «чудо-подвеску» в действии в несколько раз больше. Так что стремление «Отомобиль Ситроен» в одиночку добиться технического совершенства в этой области оправдано в полной мере.

С. ДОРОФЕЕВ



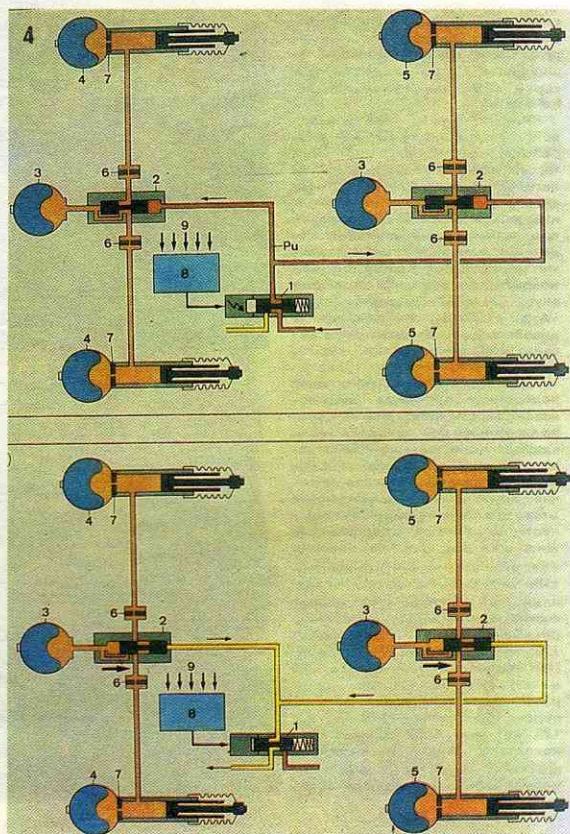
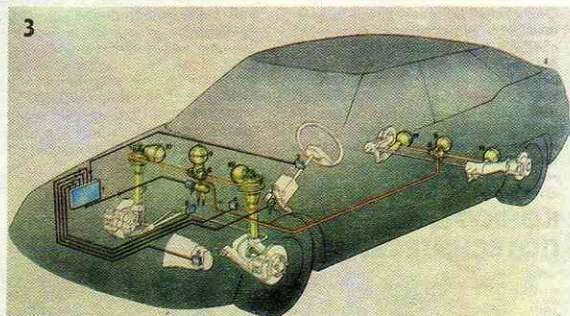
3. Система электронного управления гидропневматической подвеской, включающей компьютер, датчик угла поворота рулевого колеса, датчик ускорения и замедления автомобиля, датчик давления в тормозной системе, датчик скорости автомобиля, датчик угла наклона кузова, электромагнитный клапан, регулирующий клапан, дополнительный упругий элемент, упругий элемент передних колес, упругий элемент задних колес.

4. Схема работы подвески «Ситроен-ИксМ» в «мягком» (А) и «жестком» (Б) режимах: 1 — электромагнитный клапан; 2 — регулирующий клапан; 3 — дополнительный упругий элемент; 4 — упругий элемент передних колес; 5 — упругий элемент задних колес; 6 — дополнительный гидроамортизатор; 7 — основной гидроамортизатор; 8 — компьютер; 9 — датчики.



1. Передняя независимая подвеска колес на автомобиле «Ситроен-ИксМ» с поперечными рычагами и дисковыми вентилируемыми тормозами.

2. Задняя независимая подвеска модели «ИксМ». На обоих рисунках хорошо видны компактные сферические гидропневматические упругие элементы: по одному на каждое колесо плюс один дополнительный — на оба.



«ПРЕРИ» СОВЕРШЕНСТВУЕТСЯ

Возросший интерес к комфортабельным универсалам повышением вместимости (УПВ) заставил японскую фирму «Ниссан», внимательно следящую за изменениями автомото, полостью модернизировать модель «Прери», выпускающуюся с 1982 года. Новый переднеприводный автомобиль на 254 мм длиннее прежнего, несколько шире и выше. Однообъемный пятидверный кузов со скругленными углами и большой поверхностью остекления обладает более высокими аэродинамическими качествами, коэффициент лобового сопротивления составляет 0,31. Обе задние боковые двери складные, что существенно облегчает посадку-высадку. Сиденья расположены в три ряда в одну сторону, однако в отличие от снятой с производства восьмиместной модели нынешняя вмещает семь пассажиров. Преимущество заключается в складывающемся третьем ряде сидений, превра-



щающем автомобиль в пятиместный универсал с увеличенным багажным отделением. Конструкция двигателя поперечного расположения рабочим объемом 1974 см³ осталась без изменений. Карбюратор с электронной системой управления. Покупатели могут выбрать машину как с 5-ступенчатой механической, так и с 4-ступенчатой автоматической коробкой передач, а на полноприводной модификации «Прери» устанавливается разработанная фирмой «Ниссан» система привода «Эт-

теса» с муфтой вязкостного типа. По заказу может быть установлена и противоблокировочная система тормозов с электронным управлением. Новая модель имеет также заднюю независимую подвеску «Мак-Ферсон» на продольных рычагах и торсионах. Руководство «Ниссан» возлагает надежды на хороший сбыт «Прери» не только в Японии и США, но и в Западной Европе. В 1991 году, помимо основной сборки на японских заводах, предполагается начать их выпуск в Испании.

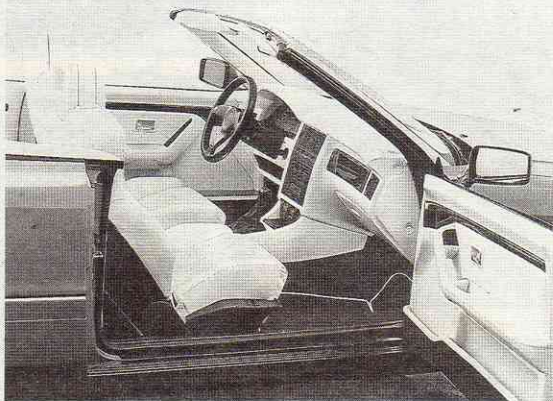
ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ «НИССАН-ПРЕРИ». Общие данные: число мест — 5—7; масса в снаряженном состоянии — 1180 кг; наибольшая скорость — 170 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч — 13,7 с; расход топлива при 90, 120 км/ч и при городском цикле — 7,3; — 9,6; 11,1 л/100 км; шины — 165/SR14. Размеры, мм: длина — 4360; ширина — 1690; высота — 1630; база — 2610; дорожный просвет — 170. Двигатель: тип — карбюраторный; число цилиндров — 4; клапанный механизм — ОНС; мощность — 91 л. с./67 кВт при 5200 об/мин; степень сжатия — 8,5. Трансмиссия: коробка передач — 5-ступенчатая механическая; передаточное число главной передачи — 4,167 (мех.), 3,876 (авт.). Подвеска: передних колес — на треугольных поперечных рычагах, задних колес — независимая, на продольных рычагах и поперечных торсионах. Тормоза: передних колес — дисковые вентилируемые, задних — барабанные. Рулевое управление — реечное.

КОНКУРЕНТЫ, ПОТЕСНИТЕСЬ!

Интерес к легковым автомобилям типа «кабриолет» не ослабевает который год, и спрос на них растет даже независимо от стоимости и жесточайших требований по безопасности. Примером могут служить очереди на шикарные «мерседес-бенцы» серии «СЛ» или «ягуары-ИксЖ-кавертибла».

Фирма «Ауди», направившая конструктивные умы на разработку собственного кабриолета, не планирует заламывать за него астрономическую цену. По словам ее руководителей, выгодный рынок сбыта будет покорен компактной, экономичной и надежной машиной средней стоимости, имеющей к тому же разномприводные варианты на любой вкус. Таковой должна стать «Ауди-кабрио», построенная в дизайн-студии фирмы пока на базе переднеприводной серийной модели «купе».

Создатели машины по-новому подошли к проблеме безопасности пассажиров. На ней нет предохраняющей дуги, а есть автоматически регулируемые передние сиденья с особо прочными каркасами. Жесткие высокие места крепления ремней безопасности дополняют средства защиты. На выставочном образце «Кабрио» установлен 5-цилиндровый двигатель с пятью клапанами на цилиндр, оснащенный системой турбонаддува, рабочим объемом 2226 см³, мощностью 220 л. с./162 кВт при 5700 об/мин. При серийном производстве, намечающемся на 1991 год, планируется еще одна менее мощная версия двигателя — 170 л. с./125 кВт при 6000 об/мин. Руководство «Ауди» не скрывает желания выйти с новой моделью кабриолета прежде всего



на рынок США, дабы поднять престиж фирмы. Эти намерения поддерживают и в концерне «Фольксваген» (в него входит «Ауди»), ведь поддержка хорошо продаваемого за океаном «Фольксвагена-корrado» не повредит никому.

Регулируемые сиденья, удобное расположение приборов, широкая обзорность, в дополнение к традиционным для автомобилей «Ауди» надежности и безопасности, сделают ощущения от езды на новом кабриолете, по мнению его создателей, неповторимыми и запоминающимися.

Кузов «Ауди-кабрио» имеет высокую антикоррозионную стойкость. Все детали оцинкованы с двух сторон, а зазоры обработаны защитным составом. Для повышения пассивной безопасности в передней и задней частях кузова предусмотрены энергопоглощающие зоны.



ИЗ ХЭТЧБЕКА В СЕДАН

На базе трех- и пятидверных кузовов типа «хэтчбек» многие автомобильные фирмы начали параллельный выпуск модификаций с двух- или четырехдверными кузовами типа «седан», имеющих отдельный от салона багажник. И те и другие разновидности имеют свои достоинства и привлекают определенные группы потребителей.

Японская фирма «Сузуки» поступила с моделью «Свифт» так, как и Волжский автомобильный завод с ВАЗ-2109, — разработала модификацию с кузовом «седан». Она на 365 мм длиннее, чем базовый хэтчбек, утяжелилась на 60 кг и стала на 2% дороже. Напомним, что при сравнении ВАЗ-2109 и «2109» эти параметры различаются соответственно на 199 мм, 45 кг и 2%.

Седаны «Сузуки-свифт», как и хэтчбеки, выпускаются в двух модификациях: «1,3 ГЛ» и «1,6 ГЛкс». Разница между ними — в двигателях. У первой он с двумя клапанами на цилиндр, у второй — с четырьмя. Оба — с алюминиевыми блоками цилиндров, пятиопорными коленчатыми валами, электронным управлением системой впрыска топлива, трехкомпонентным нейтрализатором отработавших газов. Этот переднеприводный автомобиль может комплектоваться либо пятиступенчатой механической коробкой передач,



Полноприводная модификация «Свифт-1,6 ГЛкс-4УД» с кузовом «седан».

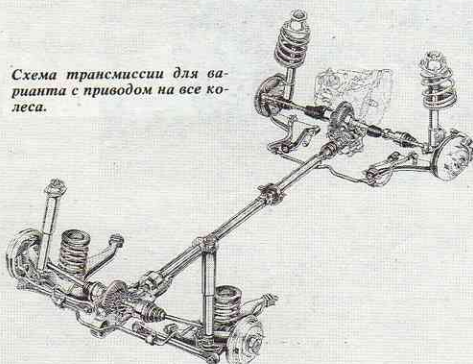


Схема трансмиссии для варианта с приводом на все колеса.

КАБИНА В ДВА ЭТАЖА

Дальность и длительность рейсов современных тяжелых грузовиков и автопоездов постоянно растут. Поэтому кабина такого автомобиля становится уже не просто местом работы водителя; она должна также обеспечивать достаточно комфортабельные условия для отдыха. Так появились удлиненные кабины, где спальное место для одного сменного водителя находится за спинками сидений. Но это означало потерю части полезного пространства грузового помещения. И родилась мысль о перенесении спального места на крышу кабины. Каким бы необычным ни казалось это решение, оно уже воплощено во многих магистральных грузовиках и одобрено водителями.

Такие двухэтажные кабины, получившие обозначение «Дуплекс», ставят на свои тяжелые машины французская фирма «Рено». Верхний, спальный отсек представляет собой достаточно объемную капсулу, в которой устанавливают мягкую кушетку длиной 1900 мм и шириной 650 мм. Площадь этого помещения 2,8 м², высота 900 мм. Доступ в него открывает люк, через который по легкой съемной лесенке можно спуститься в кабину. Лестница играет и другую роль — служит ограждением спального места, препятствуя па-



либо трехступенчатой автоматической. Двери, крылья, капот, боковины кузова изготовлены из оцинкованной стали, и фирма дает шестилетнюю гарантию от ржавления кузова.

Предусмотрен также и полноприводный вариант «Сузуки-свифт» с виско-муфтой у заднего моста — в его индексе добавляется обозначение «4УД». Такая машина на 70 кг тяжелее и на 22% дороже. Цена седана «Сузуки-свифт-1,6 ГЛкс-4УД» в ФРГ 25 590 марок против 20 850 марок за такую же машину, но с приводом только на передние колеса.

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА МОДЕЛИ «СВИФТ-1,6 ГЛкс» [в скобках — отличающиеся данные по машине «Свифт-1,3 ГЛ». Общие данные: число мест — 5; число дверей — 4; масса в снаряженном состоянии — 840 (780) кг; наибольшая скорость — 182 (165) км/ч; расход топлива, л/100 км: при 90 км/ч — 4,8 (4,2); при 120 км/ч — 6,2 (5,8); при городском цикле езды — 7,3 (6,3). **Размеры, мм:** длина — 4075; ширина — 1600; высота — 1380; база — 2365; колея колес: передних — 1365 мм, задних — 1340 мм; дорожный просвет — 160 мм; размер шин — 165/65P14 (155/70R13). **Двигатель:** число цилиндров — 4; рабочий объем — 1590 (1298 см³); клапанный механизм — ОНС; степень сжатия — 9,5; мощность — 95 (71) л. с./70 (52) кВт при 6000 об/мин.

дению человека при экстремальной ситуации. У спальной капсулы — открывающийся вентиляционный люк в крыше и два небольших боковых окошка со сдвижными стеклами. Стенки и потолок обиты мягким ворсовым ковровым материалом, предусмотрены настенная лампа для чтения, вещевой ящик, розетка для электроприборов, зеркало, пепельница. В одну из стенок встроено радиоприемник.

Второй этаж кабины изготовлен из армированной пластмассы и монтируется поверх стандартной короткой кабины. Он имеет плавные очертания и одновременно служит аэродинамическим обтекателем. Это особенно важно, если за кабиной высокий кузов-фургон с плоской передней стенкой.

Вся кабина соединена с рамой посредством пневматической подвески, ее можно оборудовать автономным отопителем или кондиционером. Для одновременного отдыха второго водителя служит пассажирское сиденье с откидывающейся спинкой.

По массе двухэтажная кабина практически не отличается от обычной кабины со спальным местом. Ее высота 4,0—4,2 метра.

Тяжелый грузовик «Рено Т-230ГТ» с двухэтажной кабиной «Дуплекс».

«БЕРЛИЕ-М» (Франция)



Уже 80 лет назад на грузовых автомобилях получила признание компоновка с кабиной над двигателем, и «Берлие-М» — один из представителей этого направления. При почти такой же колесной базе, как у известного грузовика

ГАЗ-51, эта компоновка позволила французской фирме оснастить свой автомобиль грузовой платформой такой же длины, как у «Урала-375».

Представленная на снимке модель во многих технических решениях характерна

для своего времени. Тихоходные грузовики тех лет могли эксплуатироваться не на пневматических, а на сплошных резиновых шинах — более дешевых и надежных. Но они не позволяли развивать скорость более 30 км/ч — начинался перегрев резиновой ленты и ее расслоение.

Отдельная от двигателя коробка передач без синхронизаторов, цепная главная передача, запуск двигателя ручной традиционной применялись тогда на грузовиках. Добавим к этому зажигание от магнето, единственный керосиновый фонарь, сигнал — резиновой грушей, деревянные колеса, отсутствие тормозов на передние колеса.

Изображенный на снимке «Берлие-М» — находящийся на ходу экспонат фонда Мариуса Берлие.

Год выпуска — 1910; двигатель: число цилиндров — 4; рабочий объем — 4400 см³, мощность — 22 л. с./16 кВт при 1200 об/мин; число передач — 4; размер шин: передних колес 850×130 мм, задних — 950×130 мм; база — 3200 мм; колея — 1540 мм; длина грузовой платформы — 4560 мм; масса в снаряженном состоянии — около 6000 кг; грузоподъемность — 3500 кг; наибольшая скорость — 20 км/ч; эксплуатационный расход топлива — около 27—29 л/100 км.

Фото «Фонд М. Берлие»

«РЕНО-Р380Т» (Франция)

Один из типичных современных «дальнобойных» седельных тягачей «Рено» семейства «Р» можно заказать в любой из 1200 модификаций. Они образуются сочетанием шести разновидностей двигателя, четырех кабин, десяти рам с различными длиной базы и числом осей, а также разнообразного оборудования (устройство для блокировки дифференциала, программируемый отопитель, пневматическая подвеска задних колес и др.). Модель «Р380Т» оснащается дизелем «Рено-МИДР-06.35.40Х» с турбонаддувом и промежуточным охлаждением нагнетаемого воздуха, а также трансмиссией, у которой все передачи с синхронизаторами, причем привод переключения — пневматический.

Среди конструктивных особенностей автомобиля — гидроусилитель руля, зависимая подвеска всех колес, антиблокировочное устройство в приводе тормозов, планетарные редукторы в ступицах задних колес, рама с лонжеронами высотой 325 мм из легированной стали. Особое внимание в машине уделено конструкции и оборудованию кабины. Она укреплена в четырех точках и для обслуживания двигателя откидывается вперед на 70°. Кресло водителя оснащено самостоятельной пневматической подвеской и амортизаторами. Не только лобовое, но и боковые стекла кабины имеют электрический обогрев и являются атермальными (задерживающими тепловую энергию солнечных лучей). Оборудование кабины включает также спальную отсек для напарника водит-



теля, кассетный стереопроигрыватель, три очистителя лобового стекла.

Год выпуска — 1990; число мест в кабине — 2; полная масса автопоезда — 40 000 кг; грузоподъемность автопоезда — 23 000 кг; двигатель: число цилиндров — 6, рабочий объем — 12 024 см³, мощ-

ность — 374 л. с./275 кВт при 1900 об/мин; число передач — 18; размер шин — 22,5×9,00; колесная база — 3300 мм; масса в снаряженном состоянии — 6900 кг; наибольшая скорость — 130 км/ч; запас топлива — 400 л.

Фото «Рено венкюль индустриель»