

ОБЗОР ОТЛИЧНЫЙ! №3 (861) Март 2003 www.zr.ru

За рулем

стр.56

БЕСПЛАТНО

2

“САМАРЫ”

стр.167

ТЕМА:

Шины к лету

ЗНАКОМСТВО

“ОПЕЛЬ-ЗАФИРА”

34



РУССКИЙ РУССКАЯ “ФОКУС” – “ЛАДА”

стр.24

Ваш новый
стр.30 “ПАРТНЕР”



МОДИФИКАЦИЯ

УМНАЯ ТРАНСМИССИЯ
“СИТРОЕНА”

50

ЗНАКОМСТВО

“НЕКСИЯ” СТАЛА
МОЩНЕЕ

52

ЭКСПЕРТИЗА

СЦЕПЛЕНИЕ “ВОЛГИ”
И “ГАЗЕЛИ”

104

КЛУБ

ВСЕ О СВЕЧАХ

124

ТЕХПОМОЩЬ

ТОНИРУЕМ СТЕКЛА

210

► ПРЕДОН “САМАРЫ” ► АЗБУКА СВЕТА ► АМЕРИКАНЕЦ В РОССИИ ►



9 770321 424038

03

>

ISSN 0321-4249

ДАВНИХ И НОВЫХ ЧИТАТЕЛЕЙ ЗР ПРИГЛАШАЮ ВМЕСТЕ ОБСУЖДАТЬ ТО, ЧТО ВЫЗЫВАЕТ СПОРЫ, ЧТО ВОЛНУЕТ, НАБОЛЕЛО. ДЛЯ ЭТОГО РАЗ В МЕСЯЦ В ПЕРВУЮ СРЕДУ С 10 ДО 19 ЧАСОВ ВЫ МОЖЕТЕ ОБРАТИТЬСЯ КО МНЕ В РЕДАКЦИЮ ЧЕРЕЗ ИНТЕРНЕТ (<http://www.zr.ru>) ИЛИ ПО ТЕЛЕФОНУ (095) 207-10-58 И В ТОТ ЖЕ ДЕНЬ ПОЛУЧИТЬ ОТВЕТ. ЖДУ ВАШИХ СООБЩЕНИЙ. СПАСИБО.

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР П. МЕНЬШИХ.



/ДИАЛОГ В ПЕРВУЮ СРЕДУ

НЕЛЬЗЯ ОТКЛАДЫВАТЬ!

Слышал, что обсуждается вопрос о переносе сроков обязательного страхования на 2004 год. Категорически с этим не согласен. Выскажет ли журнал свою позицию?

SCORPION

Действительно, депутат Виктор Похмелкин предложил перенести срок вступления в действие Закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» минимум на полгода. Мотивирует это тем, что не согласованы до конца тарифы, нет методик страхования, списка уполномоченных компаний и т. д. Но главное – в бюджете 2003 года не запланированы средства на страхование государственного транспорта, а значит, ни о каком обязательном страховании не может быть речи.

С доводами депутата нельзя не согласиться. И все же считаю, что откладывать вступление закона в силу нельзя. Да, в нем многое недоработано, но улучшать и доводить его до совершенства в наших условиях можно бесконечно долго – тем временем на дорогах спорные вопросы будут решать методом «разборок», а бандиты-«подставлялы» будут по-прежнему делать что хотят. Надо начинать жить по новому, пусть и несовершенному, но цивилизованному закону и доводить его шаг за шагом. К такому мнению, я слышал, склоняется и большинство депутатов.

ЧТО НА ТРАССЕ «АМУР»

Обладает ли журнал сведениями о дороге «Амур», в каком она состоянии? А то у нас в Иркутске многие «самоходчики япономарок» утверждают, что она уже готова, только «вся еще в гравии». Не планирует ли ЗР сам прокатиться по этой трассе? Удачи на дороге!

СЕРГЕЙ 38RUS

По нашей информации (о чем мы уже сообщали), летом будет полностью готова так называемая технологическая дорога – на участке между Читой и Хабаровском проведены укрепление полотна и отсыпка гравием. Это значит, что теоретически на автомобиле можно будет проехать с запада страны на восток. А вот открыть трассу для движения планируют в следующем, 2004 году. Этим летом мы отправимся в поездку по «Амуру» и расскажем о своих впечатлениях.

ЕЩЕ О ПРАВИЛАХ ХОРОШЕГО ТОНА

Возвращаясь к статье М. Колодочкина и В. Крюкова в №1 журнала за этот год. Ох уж эти призывы «начать с себя». Категорически не согласен с тем, что наиболее хамским поведением на дорогах отличаются водители «разноцветной рухляди». Гораздо

чаще хамят водители других автомобилей. По моим наблюдениям (по убыванию степени хамства) это: водители ВАЗ-2110 и модификаций, ВАЗ-2109 и модификаций, джипы.

АНАТОЛИЙ ПРОТОПОПОВ

Хамы на дорогах всерьез «достали» автомобилистов. Но, давая обобщенный портрет этого самого хамы, авторы статьи отнюдь не хотели обидеть владельцев старых автомобилей (между прочим, свыше 50% российского автопарка составляют машины старше десяти лет). Речь шла лишь об одной категории водителей. Немало наглецов разъезжают и на новеньких «девятках», и на иномарках с «мигалками». Мы об этом писали многократно. Призыв же начать с себя означает «Побереги свою жизнь сам!». Сумасшедшее число жертв на наших дорогах красноречиво говорит о том, что спешить наперегонки с хамом в очередь на тот свет вряд ли стоит.

МОЖНО ЛИ РЕАНИМИРОВАТЬ «МОСКВИЧ»?

Как вы относитесь к сообщению, что совместная комиссия правительства России и Москвы должна определить возможность скорого (весной этого года) возобновления производства «Москвичей»?

ПАВЕЛ

Не исключено, что на «Москвиче» в этом году и в самом деле возобновится сборка «сорок первой» модели. Интерес к этому проявила одна из крупнейших российских финансово-промышленных групп, якобы готовая финансировать проект и начать поставку комплектующих. По просочившимся сведениям (информация держится в большом секрете), ее специалисты побывали на заводе и пришли к выводу, что можно запустить сборочный конвейер и окрасочную камеру. Мое же мнение (я его уже высказывал): возобновить производство на «Москвиче» – дело архитрудное. Часть оборудования утрачена, квалифицированные кадры давно разбежались, да и проблема с долгами по-прежнему не урегулирована.

КРЕДИТ, НО ТОЛЬКО ДЛЯ СТОЛИЦ

Довольно часто слышал и читал, что всеволжский «Форд-Фокус» можно купить в кредит на 5 лет под 10% годовых. Но у нас в Волгограде официальные дилеры продают его только на год и под 24-25% годовых. Возможно ли иногороднему покупателю приобрести «Фокус» в Москве под 10%?

ПАВЕЛ

Программа кредитования при покупке автомобиля «Форд-Фокус» под 10% годовых действует только в Москве и Санкт-Петербурге для жителей этих двух городов. В других областях условия диктуют местные кредитные учреждения.



ВОЗДУШНАЯ



ЕВРО II В РОССИИ – БЫТЬ ИЛИ НЕ БЫТЬ?

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ
ФОТО / ИГОРЬ ТВЕРДУНОВ

Вы не доверяете автомобилям с нейтрализаторами? Тем более отечественным? Считаете, что наша страна не доросла до Евро? Мы утверждаем: экологически чистые машины в России жизнеспособны!

Продолжение – на с. 116

ТРЕВОГА

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



44

КОМУ ПОКОРЕТСЯ
«КВАТТРО»

20

ГИГАНТЫ СРАЖАЮТСЯ
ЗА АМЕРИКУ

3 В ПЕРВУЮ СРЕДУ

АКТУАЛЬНО

4, 116 ВОЗДУШНАЯ ТРЕВОГА
(ЕВРО II В РОССИИ)

8, 10, 12, 14

КОЛЕСО

16 ДЕСЯТИЛЕТИЕ ИМЕНИ ФЕДОРОВА
(КАК ИЗМЕНИЛАСЬ ГАИ)

20 ПРОТИВОСТОЯНИЕ
(АВТОСАЛОН В ДЕТРОЙТЕ)

ТЕХНИКА

24 ЦЕНА КРАСИВОЙ ЖИЗНИ
(«ФОРД-ФОКУС», ВАЗ-2112)

30 ПАРТНЕР В ЛЮБОЙ ЗАТЕЕ
(«ПЕЖО-ПАРТНЕР»)

34 ОТЛОЖЕННЫЙ ДЕБЮТ
(«ОПЕЛЬ-ЗАФИРА»)

38 ПРИКЛЮЧЕНИЯ ЁЛОЧНОЙ ИГРУШКИ
(ПРОБЕГ НА «ДЭУ-МАТИЗ»)

44 СКОЛЬКО НУЖНО ВЕДУЩИХ?
(ПРИВОД И УПРАВЛЯЕМОСТЬ)

50 ШЕСТОЕ ЧУВСТВО
(«СИТРОЕН-С3» С «АВТОМАТОМ»)

52 ГОДЫ ПРИБАВИЛИ СИЛ
(16-КЛАПАННАЯ «ДЭУ-НЕКСИЯ»)

54 ИМЯ - ЧИСЛИТЕЛЬНОЕ
(РЕСТАЙЛИНГ ВАЗ-2120)

56 ДОРОГИ СОХНУТ!
(ТЕСТ ЛЕТНИХ ШИН «НА 13»)

62 ЭСТАФЕТА
(ВАЗЫ В ИЖЕВСКЕ И СЫЗРАНИ)

66 «ОКА» В СПОРТИВНОМ ОБЛИЧЬЕ

70 ПИРЕНЕЙСКИЙ ТЯЖЕЛОВОЗ
(ГРУЗОВИК «РЕНО-КЕРАКС»)

74 КРУИЗ ПО СПИРАЛИ
(АВТОБУС ГОЛАЗ-5290 «КРУИЗ»)

76 ПРЕСС-СЛУЖБЫ СООБЩАЮТ

78 МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ - 20 Мбит/с
(УПРАВЛЯЕТ ЭЛЕКТРОНИКА)

82 ОТ БЕЛЬ ЭР К МАЛИБУ
(КОНЦЕПТ-КАР)

84 В МИРЕ МОТОРОВ

88 ЭПОХА ВУНДЕРКИНДОВ
(МАЛЫЙ КЛАСС)

90 ГУЛЛИВЕРЫ И ЛИЛИПУТЫ
(МАШИНЫ-РЕКОРДСМЕНЫ)

92 НОВИНКИ

РЫНОК

96 СЕБЕ ЛЮБИМОМУ
(«СИТРОЕН-КСАРА»)

100 ДОЕДЕТ ЛИ КОЛЕСО ДО МОСКВЫ?

(ЭКСПЕРТИЗА СТАЛЬНЫХ
13-ДЮЙМОВЫХ КОЛЕС)

104 СЦЕПИВШИСЬ С ГАЗОМ
(ЭКСПЕРТИЗА СЦЕПЛЕНИЙ)

108 НАПРИЛАВКЕ

110 ПОГРОМЧЕ ИЛИ ПОЛУЧШЕ?
(ВЫБИРАЕМ УСИЛИТЕЛЬ)

112 НЕ ОТДАМ!
(ЗАЩИТА ОТ УГОНА)

114 УДАРНИКИ КАПИТАЛИСТИЧЕСКОГО
ТРУДА
(СТАТИСТИКА ПРОДАЖИ
ИНОМАРОК)

КЛУБ «АВТОЛЮБИТЕЛЬ»

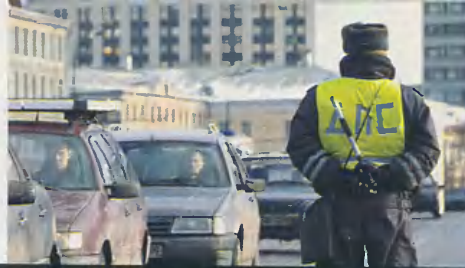
120 УЧЕНЬЕ - СВЕТ
(ВКЛЮЧАЕМ СВЕТОВЫЕ ПРИБОРЫ)

122 РАБОЧИЙ СОСТАВ
(СИСТЕМА ПИТАНИЯ)

124 ТРОЙНОЙ ПРЫЖОК ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ
(НЕОБЫЧНЫЕ СВЕЧИ)

126 ИСКРА ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ
(ПРИМЕНЯЕМОСТЬ СВЕЧЕЙ)

128 СМЯТЕНИЕ РУК
(РУЛЬ СЛЕВА - РУЛЬ СПРАВА)



«КРУИЗ» СТАРТУЕТ
ИЗ ГОЛИЦЫНА

74

ПРИЗЫ –
ЛУЧШИМ

174

- 132 ЧЕЙ КИЛОГРАММ ТЯЖЕЛЕЕ?
(ИНСТРУМЕНТАЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ)
- 134 КУДА ВЕДУТ ТРАМВАЙНЫЕ ПУТИ
(НАРОДНЫЕ ПДД)
- 136 СУЖДЕНЫ НАМ БЛАГИЕ ПОРЫВЫ
(АВТОПРОМ РОССИИ ЗА ГОД)
- 138 «МЕРСЕДЕС» НЕ ПОКУПАЮТ
НА УГЛУ И НА БЕГУ
(ИНТЕРВЬЮ М. ЗАЙДЕЛЯ)
- 140 ПРЕВРАЩЕНИЯ «ЧЕБУРАШКИ»
(ИСТОРИЯ ВАЗ-1101)
- 142 СТРАНИЦА ЗА СТРАНИЦЕЙ
(О ЧЕМ ПИСАЛ ЗР)
- 144 ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ
- 145 ОВЕСНЫНЧЕ НЕДЕШЕВ
(ЦЕНЫ НА БЕНЗИН)
- 146 ОТВЕТЫ ГИБДД
- 148 ЭКЗАМЕН НА ДОМУ
- 150 ДЕЛО О НЕИСПРАВНОСТИ АБС
(ЗР ВЫИГРЫВАЕТ ПРОЦЕСС)
- 152 МЕРТВАЯ ДУША
(УРОКИ ОДНОЙ АВАРИИ)
- 154 ТРЕБОВАТЕЛЬНЫЙ МАЛЫЙ
(УАЗ-31622)
- 158 ПО МЕЛОЧАМ
(ВАЗ-2112)

- 160 ФРАНЦУЖЕНКИ НА СОДЕРЖАНИИ
(«РЕНО-МЕГАН»)
- 164 РУССКИЕ ЕДУТ!
(«ЛАДЫ» ЗА РУБЕЖОМ)
- 167 ПРОДОЛЖЕНИЕ СЛЕДУЕТ
(ИГРА ПО-КРУПНОМУ)
- 170 СТАРТ «СНЕЖНОЙ КОРОЛЕВЫ»
(ВАЗ-2115)
- 172 С «ЛЮМИНАМИ» НЕ РАССТАВАЙТЕСЬ
(«ШЕВРОЛЕ-ЛЮМИНА»)
- 174 ВЕЛИКОЛЕПНАЯ СЕМЕРКА
(ИТОГИ КОНКУРСА ЧИТАТЕЛЬНИЦ)
- 176 ТРУДНЫЙ МАРШРУТ «ПАТРУЛЯ»
(ПУТЕШЕСТВИЕ)
- 180 НАМ ПИШУТ
- 182 НЕ СКОРОСТЬЮ ЕДИНОЙ
(ПОБЕДА КАМАЗА В «ДАКАРЕ»)
- 183 ВЕНДЕТТА «ВОСЬМЕРКИ»
(СИНХРОННАЯ ГОНКА ПО ЛЬДУ)
- 184 МОНОКЛАСС – ЭТО КЛАСС!
(РАЛЛИ НА «СИТРОЕНАХ»)
- 186, 188 С МИРУ ПО ГОНКЕ

ТЕХПОМОЩЬ

- 190 ОТВЕРТЧНАЯ СБОРКА
(ВЫБИРАЕМ ОТВЕРТКУ)

- 194 ГОРЬКИЙ – «ШТАЙР»
(ДИАГНОСТИКА ДИЗЕЛЬНОГО ДВИГАТЕЛЯ ГАЗ-560)
- 198 СОЛО НА ТРУБЕ
(ПРИЕМЫ ТЮНИНГА)
- 200 МЯГКАЯ ПОСАДКА
(ПЕРЕДНИЕ СИДЕНЬЯ ВАЗ-2106)
- 202 ЛЕГКИМ КАСАНИЕМ
(ПОДРУЛЕВОЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ОТ «САМАРЫ» – НА «ЖИГУЛИ»)
- 206 ГОРИМ!
(ДЕФЕКТЫ ГЕНЕРАТОРА)
- 208 ВОЗДУХ ПО КАРМАНУ
(КОМПРЕССОРЫ)
- 210 ОРАНЖЕВОЕ НЕБО
(ТОНИРОВКА СТЕКОЛ)
- 212 НАШ КОНКУРС
- 214 ДЕЙСТВУЙ НА ОЩУПЬ!
(РЕГУЛИРОВКА ТЕПЛОВЫХ ЗАЗОРОВ)
- 216 ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ МАШИНЫ
(СТАРТЕРЫ ВАЗ-2109, 2110)
- 220 ЩЕТОЧНЫЙ УЗЕЛ
(СКРЕБКИ И ЩЕТКИ)
- 224 СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ

ЦЕНЫ «ЗА РУЛЕМ»

226

ТЕПЕРЬ ЕЩЕ И ГРУЗОВИК!



С конвейера ЗАО «Автотор» (Калининградская область) сошли первые грузовые автомобили KIA малого и среднего класса: K2700, K3000 и K3600 грузоподъемностью от 1100 до 2700 кг. Они оснащены дизельными двигателями 2,7; 3,0 и 3,3 л. Базовая

комплектация включает бортовую платформу, стандартную трехместную кабину, гидроусилитель руля и обогреватель салона. В качестве опций предусмотрены кондиционеры, электростеклоподъемники, галогенные фары, аудиосистемы, центральный замок и тахометр. На заказ будут предлагать автомобили со сдвоенной кабиной на шесть человек,

а также шасси. Последние по желанию заказчика оборудуют как фургоны, автомагазины, рефрижераторы, эвакуаторы и т. д. Цена базовой модели – 11 220 долл., шасси – 10 750. Так что у «газелей» могут появиться конкуренты.

По предварительным данным, парк личных легковых автомобилей в России в 2002 году увеличился на 1,2 млн. машин и превысил 22 млн. штук – об этом сообщили в департаменте автомобильного транспорта Минтранса РФ. Это составляет 85% всего автомобильного парка страны. В прошлом году объем продаж отечественных автомобилей снизился на 5%, импорт новых иностранных увеличился более чем на 30%, а поддержанных – на 60%.

КРУГОМ ЧЕТВЕРКИ

В сентябре на Франкфуртском автосалоне хотят представить новый «Смарт» с колесной формулой 4x4. Мало того, четырехместная машина будет и четырехдверной. Видимо, магия цифры четыре побудила маркетологов «Даймлер-Крайслера» остановиться на имени «ForFour» («Для четырех»). В начале года в Бублингене журналистам ненадолго показали новинку, правда, без права фотографировать.

«Фофо» предназначен не только для европейского, но и для американского рынков, а собирать его будут в Бразилии. Поскольку «Фофо» – совместная разработка с «Мицубиси», предусмотрена и японская версия новинки, которую планируют выпустить на совместном с «Даймлер-Крайслером» предприятии в Нидерландах.



ВЫБЕРИ СВОЮ... В начале марта во Дворце спорта «Лужники» открывается международная выставка «Первый женский автосалон». Хотя она объявлена впервые, среди тех, кто заявил о желании представить на суд посетительниц свою продукцию, компании «Дэу», «Мицубиси», «Дженерал моторс». Дамы могут не только любоваться автомобилями, но и участвовать в конкурсах, семинарах, розыгрышах. Особое внимание наверняка привлекут показы новых коллекций одежды и аксессуаров. Для всех желающих будут организованы тест-драйвы.

В УГОНЕ И... В ЗАКОНЕ

Автолюбители, внезапно узнавшие, что купили угнанную машину, имеют шанс оставить ее в своем пользовании. Для этого надо обратиться в правоохранительные органы, чтобы там провели дознание и документально признали факт добросовестного приобретения ТС. Такие документы обязательно направляются в Интерпол. Как объяснил и. о. начальника Национального центрального бюро Интерпола в России полковник С. Письменский, «некоторые европейские страны не занимаются возвращением угнанных машин». А если автомобиль не будет затребован, через полгода он будет снят с учета как угнанный и в России. «Таким образом, машина будет предоставлена в полное владение автолюбителя», – обнадеежил полковник. Правда, полностью проблема все же не снимается – владелец не сможет выехать на таком автомобиле за пределы России: он по-прежнему будет числиться «криминальным».

В России создан Союз автопроизводителей. Его учредителями стали компания «Северсталь-Авто», владелец контрольного пакета акций УАЗа и ЗМЗ, холдинг «РусПромАвто», в состав которого входят около 20 автопредприятий, АвтоВАЗ и КамАЗ. Основная цель Союза – «повышение конкурентоспособности и инвестиционной привлекательности российского автопрома». Новая организация будет представлять страну и в Международной ассоциации автопроизводителей.

ТОЛЬКО ТЕ, ЧТО СДЕЛАНЫ В РФ

Сотрудники кремлевской администрации теперь будут ездить только на автомобилях, сделанных в России. Это – некогда престижная «Волга», а также БМВ и «Форд», собранные на предприятиях в Калининграде и Ленинградской области. А пока что в автопарке Управления делами Президента около 2 тысяч легковых автомобилей десяти марок, что, конечно, неудобно для организации обслуживания. Замена прежних машин на новые будет проходить постепенно, по мере износа, и нововведения позволят значительно снизить эксплуатационные расходы.

А БЫЛА МАНУФАКТУРА

Концерн объявил о выпуске 40-миллионного автомобиля с эмблемой льва на облицовке радиатора. Динамика впечатляет: первая тысяча машин была собрана за одиннадцать лет —



с 1889 по 1900 год, а на последние десять миллионов потребовалось всего шесть лет! «Пежо» начинался с так называемого квадрицикла «Тип 2», а теперь это широкая гамма моделей, «Пежо-307» — «автомобиль 2002 года». За это время небольшая мануфактура превратилась в 24 крупных завода, раскинувшихся по всему миру.



ФРАНЦУЗЫ ВЫБРАЛИ СЛОВАКИЮ

Рассмотрев несколько вариантов в странах Центральной и Восточной Европы (см. ЗР, 2002, № 2, с. 8), французская группа ПСА («Пежо-Ситроен») остановилась на городе Трнава, в 45 километрах от Братиславы. Здесь, в Словакии,

к 2006 году будет построен завод, рассчитанный на сборку 300 тыс. автомобилей в год. Инвестиции составят 700 млн. евро. Более 3500 человек будет занято производством небольших автомобилей на базе платформы № 1.

В ЗФIRE - «ЗА РУЛЕМ» В ЗФIRE - «ЗА РУЛЕМ»
В ЗФIRE - «ЗА РУЛЕМ»

Слушайте программу «Автомотив»: ежедневно, кроме субботы и воскресенья, в 8 час. 40 мин. на «Радио Ретро» (Москва - УКВ 72,92 МГц и 88,3 МГц, Иваново - 66,11 МГц, Нижний Новгород - 105,9 МГц, Оренбург - 69,92 МГц и 104,8 МГц, Санкт-Петербург - 71,66 МГц, Ставрополь - 106,2 МГц, Тверь - 70,13 МГц, Тула - 69,02 МГц).

В ЗФIRE - «ЗА РУЛЕМ» В ЗФIRE - «ЗА РУЛЕМ»

ХОРОШО, ЧТО ОН ЭТОГО НЕ УВИДИТ



Скончался один из известнейших патриархов автомобилестроения, глава концерна ФИАТ Джованни Аньелли — как раз в тот день, когда должны были принять предварительное решение о продаже автомобильного сектора ФИАТа — его любимого детища...

Джованни Аньелли наследовал фирму, основанную его дедом, тоже Джованни. Он стал у руля семейного предприятия в 1966 году, так что в немалой степени и ему мы обязаны появлением на берегах Волги АвтоВАЗа. Выбранный для производства в СССР ФИАТ-124 тогда был совсем новой моделью, завоевавшей в 1966 году звание «Автомобиль года».

За годы правления Аньелли его клан возглавлял список самых богатых и влиятельных семей Италии. В империю входит около 500 предприятий разного профиля: торговые дома, турфирмы, страховые компании, электростанции, известнейший футбольный клуб «Ювентус». Да что там — итальянские банкноты печатались на бумаге, выпущенной ФИАТом!

«ТИРАЖ» «ГОЛЬФА». «Фольксваген-Гольф» в очередной раз доказал, что недаром дал имя целому классу автомобилей. Мало какой модели светит быть выпущенной тем тиражом, которым «отпечатан» «Гольф» четырех поколений, начиная с 1974 года. Искупаться в лучах славы посчастливилось серебристо-голубому пятидверному хэтчбеку с 81-киловаттным мотором, «парктроником» и ксеноновыми фарами. Именно он в начале года стал 22-миллионным автомобилем этой модели. Сегодня «гольфь» сходят с конвейеров шести заводов в Западной и Восточной Европе, Южной Африке и Латинской Америке.



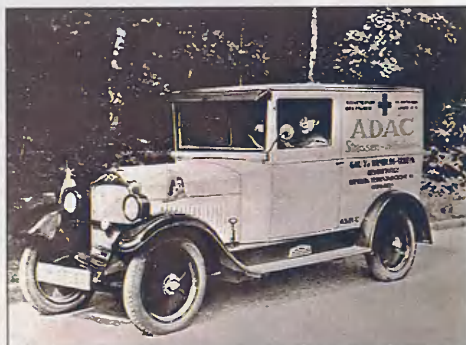
РАЗОРИТЕЛЬНЫЙ ИМИДЖ

«Дженерал моторс» решительно борется с убыточностью европейских подразделений. Реорганизации и сокращению должна подвергнуться фирма СААБ, ставшая хронически нерентабельной: из 12 лет ее работы в составе «Дженерал моторс» лишь два были закончены с плюсом.



Главными проблемами остаются узость модельного ряда и высокая себестоимость машин, что снижает их конкурентоспособность. За 11 месяцев 2002 года удалось продать чуть больше 102 тысяч СААБов при плане на год 140 тысяч. Планируется перестроить процессы в управлении и производстве, а также сократить около 17% персонала, что составляет 1300 человек.

АВТОКЛУБУ – 100 ЛЕТ!



Крупнейший в Европе автоклуб – немецкий АДАК был создан в 1903 году энтузиастами автомобильного дела. Их бы-

ло всего двадцать пять. Сегодня клуб насчитывает 14,64 млн. членов при штате 6700 человек. Основа его деятельности – все-сторонняя помощь водителям на дорогах (уже в 20-х годах на место поломки выезжали «летучки», а в 50-х – иногда вылетали вертолеты) и надзор за безопасностью автомобилей: АДАК ежегодно проводит неза-

висимые от изготовителей тесты. Клуб организует отдых своих членов, путешествия, спортивные соревнования, готовит юных водителей, выпускает кни-



ги, брошюры и журнал «АДАК-мотор-вельт», который рассылается бесплатно всем членам клуба.

Как уже сообщалось, в этом году на наших дорогах увеличится число «газелей» с дизелем ИВЕКО. До конца года итальянская компания намерена поставить ГАЗу 5 тысяч своих моторов, а в дальнейшем

планируется вести сборку дизелей ИВЕКО на мощностях автозавода в Нижнем. Если это случится, судьба производства двигателей ГАЗ-560 (по лицензии «Штайр»), видимо, предreshена.

СИГНАЛИЗАЦИЯ – В ЗАКОНЕ!

Московская городская дума внесла изменение в закон «Об административной ответственности за нарушение покоя граждан и тишины в ночное время в городе Москве». По требованию прокурора столицы, из закона была устранена норма, запрещавшая с 1 января 2004 года эксплуатацию в сто-

лице автотранспортных средств, оборудованных звуковой охранной сигнализацией (это противоречило и Конституции РФ, и федеральному законодательству). Так что москвичи и гости столицы и в будущем смогут оставлять свои машины с включенной сигнализацией даже ночью, не боясь штрафа.

ВО ВСЕВОЛОЖСКЕ РАСШИРЯЮТ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД. В ближайшее время «Форд мотор» намерен принять такое решение. Видимо, успешное начало работы завода обнадежило. По словам Хенрика Нензена, президента компании по России и СНГ, рассматриваются различные варианты, в том числе и выпуск вседорожника. Не исключено, что здесь начнут собирать и автомобили других марок, принадлежащих компании.

В ближайшее же время намечается перевод завода ЗАО «Форд мотор компани» на работу в две смены (это дает дополнительно 500 рабочих мест), а также открытие 20 новых дилерских центров в России. Все это хорошо, вот только в марте компания планирует перейти с доллара на евро, что может привести к росту цен на автомобили «Форд» в России.



В пятый раз проводится конкурс «Народная марка» и в пятый раз в номинации «Автомобиль» победил АвтоВАЗ. Конкурировать было просто не с кем. Может быть, теперь на этот титул смогут претендовать и другие, например, российский завод «Форда».

А ЕЩЕ ДЖЕНТЛЬМЕНЫ...

Во время рождественских каникул за езду подшофе «прав» лишились более полусотни англичан. Дорожная полиция провела акцию «Кримстоппер», призывая сообщать о соседях, друзьях, родственниках, севших за руль после возлияния. В случае, если звонок по специальной горячей линии привел к задержанию нарушителя, выплачивали вознаграждение в 700 евро.

Результат превзошел ожидания: было получено 1700 сигналов, причем порой один из супругов «стучал» на свою половину. В Англии развернулась дискуссия о допустимости подобных акций. Аргумент полиции: «Мы фактически спасли не одну жизнь. Пьяный за рулем – потенциальный убийца!».

В этом году на АвтоВАЗе и его дочерних предприятиях будет собрано более 10 тысяч модернизированных «десяток» ВАЗ-21103-03, 1000 длиннобазных «десяток» «Премьер», около 2000 новых купе ВАЗ-21123 со 107-сильным мотором объемом 1,8 л. Начнется также выпуск мелкими партиями полноприводного универсала ВАЗ-2111 и грузопассажирского пикапа на его базе.

«ЗА РУЛЕМ» — НА МОНБЛАНЕ

Это восхождение на высочайшую точку Альп (4807 м) стяг «За рулем» совершил с группой непрофессиональных альпинистов, замахнувшихся на маршрут высокой категории сложности (ЗД). Отвесные скалы, покрытые льдом, рыхлый снег на горных склонах, мороз за двадцать, ветер 80–100 км/ч да еще 25-килограммовые рюкзаки за спиной. Все это не испугало команду «Планета Экстрим». Во главе группы шли два профессионала — давний друг «За рулем» Виктор Володин и мастер спорта Егор Тимме — они привели своих товарищей на вершину, где и был сделан этот кадр. Поздравляем!



ПОЧИСТИМ ПЕРЫШКИ?

На дворе март: вроде как еще зима, но уже и весна — хочется новизны, чистоты и свежести. На сей случай фирма Turtle Wax предлагает свои химические новинки, представленные на фото. Полироль для пластика Fresh Shine вернет блеск пластмассовым, виниловым и резиновым элементам отделки салона. Препарат Dry Touch годится не только для внутренних, но и для наружных поверхностей, защищая их от солнечных лучей и просто от плохой погоды. «Сухая химчистка» под названием Interior 1 поможет удалить пятна от грязи, жира, шоколада, чернил, ну а для чего очищающие и полирующие салфетки Cockpit Shine Wipes — понятно сразу. Займемся уборкой?



ЦЕПЬ ИЗ ФЛАКОНА. Как бы ни были хороши цепи противоскольжения, по-настоящему нужны они нечасто: выехать из ледяной ямки, преодолеть скользкий подъем. Монтировать их — морока, да и испачкаться недолго. Химики придумали замену механическим устройствам — «жидкие цепи». Аэрозоль фирмы «Крафт» (Krafft) образует на шинах тонкую липкую пленку. Правда, служит она недолго, но на несколько десятков метров хватит, а больше, как правило, и не нужно. Зато надеваются такие «цепи» куда быстрее, да и за одежду можно не опасаться. Цена новинок — 60–70 рублей.



«КЛАССИК» И «ПРОФИ»

Ярославский завод «Лакокраска» совместно с торговым домом «ЛКА» приступил к выпуску автоэмалей в мелкой фасовке. Теперь автомобилисты смогут использовать при ремонте точно такую краску, какой на ВАЗе был покрашен их автомобиль. Под именем «Классик» предлагают старую знакомую МЛ, а название «Профи» закрепили пока за металлик. Пожелаем, чтобы и номенклатура расцветок соответствовала вазовской.

ИНФОРМАЦИЯ ПО ЦЕПОЧКЕ



Даугавпилсский завод, основной поставщик приводных цепей на конвейеры и в запчасти, сменил имидж — детали для уфимских и вазовских моторов (включая однорядную цепь для впрыскового ВАЗ-21214) упаковывают в пластиковые коробки оригинального дизайна и исполнения. На наклейке, с правой стороны — новый товарный знак Ditton, а ниже указаны количество звеньев и марка автомобиля. Цепи для моторов ЗМЗ выпускают в бумажной «таре», и, как сообщили на заводе, внешний вид упаковок в ближайшее время меняться не будет. Так что остерегайтесь возможных подделок в старом обличье (ЗР, 2001, № 10).

ДЕСЯТИЛЕТИЕ ИМЕНИ ФЕДОРОВА

ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ РОССИИ: ПОПЫТКА РЕТРОСПЕКТИВЫ



ТЕКСТ / ЕЛЕНА ВАРШАВСКАЯ

ФОТО / КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Да, наверное, глупо и наивно по личности руководителя судить обо всей организации. Тем более, если речь идет о службе, действующей на территории всей страны. Но куда денешься – «нашенская» привычка видеть в «начальстве» не просто штатную единицу, функцию, а нечто гораз-

до большее неискоренима. Может, кто и назовет это пережитком авторитаризма, но обывательское убеждение, что от руководителя зависит все и роль его определяющая, имеет под собой некоторое основание. А сомневающиеся пусть ответят, почему у наших чиновников вдруг возникают повальные увлечения то теннисом, то горными лыжами...

Так или иначе, соблазнительно поискать взаимосвязь между стилем и результатом руководства. Особенно применительно к автоинспекции, работа которой на виду у каждого автомобилиста. Есть и повод: бессменный руководитель ГАИ – ГИБДД, занимавший свой пост десять лет при пяти (!) министрах внутренних дел, ушел в отставку. В прошедшее десятилетие перемен,

метаний, реформ, происходивших в стране, во главе автоинспекции стоял один человек. Куда вел он вверенное ему ведомство и к чему привел?

БАЛЛЫ, ШТРАФЫ, ЭВАКУАТОРЫ...

Обаятельный, с лукавыми морщинами вокруг глаз, коллекционер курительных трубок, которыми валяжно дымит на рабочем месте, — образ «главного гаишника», в 1992 году возглавившего автоинспекцию России, никак не вязался с ожидаемым. Не прямолинейный милиционер, нет — интеллигентный, остроумный, располагающий к себе человек.

Едва вступив в должность, генерал-лейтенант удивил страну, проехав по ней инкогнито, дабы поймать нечистых на руку подчиненных. Было много шума. Хотя если трезво прикинуть: руководителю службы стало известно то, что знает в стране каждый автомобилист — немножко странная сенсация. И тем не менее, народ восторжен: неужели грядут перемены, неужели новый начальник наведет порядок, избавит нас от взяточников в милицеских погонах?

Перемены, действительно, не заставили себя ждать. И какие! Забытые было в конце восьмидесятых штрафные талоны возродились в начале 1993-го в виде временных разрешений. Снова водителей стали наказывать дважды за одно нарушение: штрафом и баллами. Опять в руках нечестных автоинспекторов появился мощный инструмент вымогательства взяток: за 15 баллов грозило лишение «прав» от трех месяцев до полугода и нарушители, чтобы избежать этого, готовы были раскошелиться. И это решение инициировал человек, так убедительно говоривший о нарушениях в рядах ГАИ!

Кроме того, в КоАП РСФСР были внесены поправки, дающие в руки автоинспекции по сути дела неограниченные полномочия. Задержание автомобиля, изъятие удостоверений до уплаты штрафа, платные штраф-стоянки. Забыл водитель «права»? Его на полном основании можно выкинуть из машины, а ее забрать на коммерческую стоянку, пока не привезет документы. Услуги штраф-стоянки в Москве — тысяча рублей в сутки, да и в других городах мало не покажется. Жаловаться некому: деньги-то коммерсанты берут, а не государство. Это, рыночная политика у нас.

И пошло, и пошло... Началась мода на платные парковки. Автоинспекция, следуя распоряжениям местных властей, расцветила наши города знаками, запрещающими остановку. В 1994 году в демократической России узаконили «блатные номера». Так называемые федеральные регистрационные знаки давали индульгенцию практически на любое нарушение Правил. А потом ввели и милицеские синие. При этом в течение многих лет начальник Государственной автоинспекции выходил в рейд. Сам генерал, как рядовой постовой, его заместители стояли на дороге и «тормозили» машины с «мигалками», федеральными номерами и всякими хитрыми пропусками. Они, невзирая на лица и должности, ловили незаконных «льготников».

Противоречия, противоречия...

БЕССМЕННЫЙ РУКОВОДИТЕЛЬ ГАИ — ГИБДД, ЗАНИМАВШИЙ СВОЙ ПОСТ ДЕСЯТЬ ЛЕТ ПРИ ПЯТИ (!) МИНИСТРАХ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ, УШЕЛ В ОТСТАВКУ.

РЕВОЛЮЦИОННАЯ ЛИХОРАДКА

Вообще, все, что происходило десять лет в нашей автоинспекции, было не просто двойственным. Автомобильную жизнь страны трясло, как в лихорадке! Ужесточение требований приводило к произволу (или угрозе произвола) со стороны автоинспекции, что, в свою очередь, вело к протестам водителей. В советские времена все ограничилось бы разговорами на кухне или в гараже. В девяностые на борьбу с неразумными или нарушающими права автомобилистов решениями поднимались журналисты, юристы, политики. И добивались своего.

Надо отдать должное автоинспекции, она не упорствовала. Признала рукописные, не заверенные нотариусом доверенности на управление автомобилем, не противилась продаже автомобилей по договору в простой письменной форме, запретила техосмотр «на дороге», отменила принятые было талоны техосмотра и многое другое. И сегодня, может быть, не вспоминают, но что существенно и бесосновательно осложняло нашу жизнь. И это, пожалуй, лучшее свидетельство движения

ГАИ к демократичности, чем показательные ежегодные рейды ее начальника. Да, за прошедшее десятилетие Государственная автоинспекция России сделала заметные шаги к правовому устройству, хотя, кажется, стремилась к противоположному.

В конце концов новый КоАП, принятый Госдумой, отменил и временные разрешения, и эвакуаторы, и изъятие «прав», и многое, многое другое, что предлагали поборники закручивания гаек. И вот сегодня сотрудник ДПС организует движение и останавливает нарушителей, решение же об их виновности принимает суд. И это действительно настоящая революция в работе Государственной автоинспекции. К ней самой, впрочем, имеющая очень мало отношения.

ВСЮДУ ДЕНЬГИ, ДЕНЬГИ, ДЕНЬГИ

На наших глазах произошел и еще один переворот. Его можно назвать коммерциализацией ГАИ. В общем-то, с наступлением рыночной экономики во всей стране деньги стали играть главную роль, все покупается и продается. Странно было бы ожидать иного от автоинспекции, сидящей на золотой жиле. Но такой размах... Долго перечислять общеизвестное смысла нет: можно купить «права» и медицинскую справку для их получения, в любом мало-мальски известном автосалоне приобрести регистрацию автомобиля, организовать «гаишное» сопровождение. А вот, пожалуй, самые масштабные решения: переименование в 1998 году ГАИ в ГИБДД, названное реформой (в чем она состояла, до сих пор никто не может толком объяснить). И введение инструментального технического осмотра.

Генерал Федоров рассказывал: суть реформы в том, что автоинспекторы танут помогать водителям. И эти благостные, но очень неконкретные намерения осуществлялись на совершенно конкретные и совсем не маленькие деньги. Что стало с намере-

ниями – мы видим, а что с деньгами – догадываемся. Впрочем, поскольку вынуждены не из нашего кармана, считать их не хочется. Зато техосмотр влетел в копеечку автомобилистам. Да, здесь тоже на словах все было правильно и разумно: состояние транспорта у нас – ни в какие ворота, надо за ним следить, контролировать. А «инструменталка» этому поможет. Результат: ТО – в руках неких фирм, взятки, отсутствие объективных результатов осмотра. Соответственно, никаких улучшений в техническом состоянии автомобилей.

кодексе этот механизм был бесконечно далек от нормального, правового.

Дисциплинированность водителей основывалась не на строгости и исполнимости Закона, а... на мздоимстве автоинспекторов. Главным рычагом оплаты штрафа было изъятие, по сути, в залог, «прав». В задержании водителей удостоверений одинаково не заинтересованы были и автомобилисты, и инспекторы, которые, к обоюдному удовольствию, «договаривались». Водители худо-бедно соблюдали Правила, материально заинтересованная автоинспекция ловила нарушителей.

ЗА ПРОШЕДШЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ ГОСУДАРСТВЕННАЯ АВТОИНСПЕКЦИЯ РОССИИ СДЕЛАЛА ЗАМЕТНЫЕ ШАГИ К ПРАВОВОМУ УСТРОЙСТВУ, ХОТЯ, КАЖЕТСЯ, СТРЕМИЛАСЬ К ПРОТИВОПОЛОЖНОМУ.

ТИХИЙ САБОТАЖ

Коммерциализация автоинспекции происходила явно и ее собственными стараниями. Демократизация – в основном, вопреки ее воле. Зачастую, как это было, например, с временными разрешениями, ГИБДД подчинялась решению Верховного суда. И в этом, вероятно, ответ на вопрос о том, что случилось в 2002 году. Произошел грандиозный (хотя, может быть, на первый взгляд незаметный) провал в деятельности автоинспекции и безопасности дорожного движения. Все началось с принятия зимой прошлого года главы 12 Кодекса об административных нарушениях РФ.

Да, специалисты ГИБДД и Минтранса явно переборщили в своих попытках вернуть новый КоАП во времена авторитаризма, предлагая в рассматриваемый Думой кодекс возврат баллов, эвакуаторов и прочие «прелести». В нынешнее время эти решения пройти не могли. И не прошли. Что само по себе, конечно, хорошо. Плохо другое: из стройного, взаимоувязанного документа вырвали куски. И он стал противоречивым, трудноисполнимым, нелогичным (о чем ЗР писал не раз).

Наверное, наиболее существенным недостатком нового кодекса стало отсутствие действенного механизма наказания нарушителей. Да, при старом

И вдруг пусть и негодное, но более-менее устойчивое равновесие было нарушено. Как сегодня заставить водителя платить штраф – неизвестно. А главное, непонятно, какой смысл инспектору останавливать нарушителей. Тем более, не продумана ни доказательная база нарушений, ни система рассмотрения дел о нарушении Правил в суде. Что делать в такой си-

ГОД 2003-Й НАЧИНАЕТСЯ С НОВА С ГАИ, НО УЖЕ БЕЗ ГЕНЕРАЛ-ЛЕЙТЕНАНТА МИЛИЦИИ ФЕДОРОВА ВО ГЛАВЕ ЕЕ. ВСЕ МЫ, И ВОДИТЕЛИ, И АВТОИНСПЕКЦИЯ, СТАЛИ ДРУГИМИ, ИЗМЕНИЛАСЬ И СТРАНА.

туации ГАИ? По логике вещей – срочно ликвидировать образовавшиеся пробелы и противоречия в законодательстве, разработать новую методику работы сотрудников ДПС. Имея серьезный научный центр, выходы в правительство и Думу, это не так уж проблематично.

Вместо этого Госавтоинспекция предпочла... саботаж! Без всякой на то необходимости начальник ГУ ГИБДД запретил взимать штрафы на месте, хотя законодательство этого не требовало (до 1 МРОТ – пожалуйста!). И получилось, что наказывать даже мелкого

нарушителя можно только по протоколу. Писать полчаса бумагу, по которой водитель, может, еще и платить потом не будет, патрульным не хочется. А денег «на месте» им никто не предлагает. Вот и стала автоинспекция смотреть на нарушителей сквозь пальцы. У водителей, подстрекаемых иными СМИ и самой ситуацией на дороге, появилось чувство полной безнаказанности. Все это привело к провалу в безопасности движения. Впервые в истории Российской Федерации количество аварий за год настолько подскочило – сразу на двенадцать процентов!

Год 2003-й начинается снова с ГАИ, но уже без генерал-лейтенанта милиции Федорова во главе ее. Итог прошедшего бурного десятилетия автомобилизации подвести очень не просто. Все мы, и водители, и автоинспекция, стали другими, изменилась и страна. Вместо полного слепого подчинения человеку в милийских погонах – не дисциплинированность на дорогах. Вместо декларируемого взаимопонимания автомобилистов и ГАИ – противостояние, победу в котором одержать невозможно (что и показал, в частности, новый КоАП, в результате борьбы ставший похожим на лоскутное одеяло). Вместо власти Закона – главенство денег. И, несмотря ни на что – заметные шаги к демократизации взаимоотношений на российских дорогах.

Есть ли во всем этом заслуга или, наоборот, вина человека, десятилетие возглавлявшего Государственную автоинспекцию? Вопрос неправомерен. Да и так ли уж важно понять роль в происходящем конкретного лица... Главное, наверное, в другом: нынешняя ГАИ – на пороге перемен не только из-за смены руководителя. Наша жизнь изменилась, и нужно, чтобы организация дорожного движения соответствовала ей. А еще лучше, направляла ее. И это – уже задача автоинспекции и ее нового начальника на будущее.

ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Детройтское автомобильное шоу – одно из самых старых в мире: впервые его двери открылись еще на заре автомобилизации – в 1907 году. С 1965 года салон устраивают в выставочном комплексе «Кобо», а чуть больше десятилетия назад выставке придали международный статус и назвали «Северо-Американское Международное Авто Шоу» (North American International Auto Show – NAIAS). Салон стал интернациональным в те годы, когда европейские и азиатские производители все стремительнее стали завоевывать рынок Америки. Сегодня уже четыре из десяти проданных в США машин – импортные.

К открытию салона приурочили вручение наград лучшему автомобилю и вседорожнику года в США. Из семи финалистов шесть – европейцы и азиаты, а победителями стали... «Мини-Купер S» и «Вольво-XC90».

И хозяева решили дать «оккупантам» бой. «Это будет кровавая баня», – качал головой один из руководителей «Форда» Джей Мэйз, прогуливаясь между рядами диковинных концепт-каров и броских серийных машин трех континентов. Жестокая конкуренция – не лучший сценарий для производителей, зато идеальный с точки зрения покупателя.

СЛИВКИ ОБЩЕСТВА ИЗ ЕВРОПЫ

Зажиточная Америка всегда «неровно дышала» к престижным моделям европейского автопрома. И это очень хорошо знают в Старом Свете: в Детроит привезли не просто новинки, а лучшее из того, что появилось в «закромах».

Одной из главных премьер выставки стал долгожданный «Роллс-Ройс» – первый английский аристократ, рожденный немцами из БМВ. Над именем новинки голову не ломали – ее нарекли «Фантом» («Призрак») в честь знаменитого еще в 20-е предка. Планируют, что уже в первый год рынок США

поглотит около 1000 «роллс-ройсов», а к 2005 году ожидают аж двукратный рост продаж. Подробный рассказ о «Роллс-Ройсе» XXI века читайте в ближайшем номере ЗР.

Первого января 2003 года судьба развела некогда неразлучные «Роллс-Ройс» и «Бентли». Последний, обрет-



Rolls Royce Phantom

Почти шестиметровый седан «Роллс-Ройс Фантом» с 460-сильным мотором будет стоить в США минимум 333 000 долларов.

ПРОТИВО

БИТВА ГИГАНТОВ



BMW X3 Activity



Audi Pickes Peak

На «X-Зактивности», который фирма называет «кабриолетом рамного типа», БМВ обкатывает идеи будущего серийного вседорожника X3.

«Ауди-Пайкс Пик» назван в честь состязания по скоростному подъему на одноименную Pickes Peak – культовому авторазвлечению Америки.

Aston Martin AMV8 Vantrage

«Астон-Мартин AMV8» с алюминиевым кузовом при длине 4347 мм — один из самых компактных авто за всю историю фирмы.



СТОЯНИЕ /ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ

В АВТОМОБИЛЬНОЙ СТОЛИЦЕ США

робкой передач и полноприводной трансмиссией, аналогичной той, что установлена на X5. Пока одни мечтали заполучить ключи от будущего «х-Эктивити», другие интересовались уже доступными купе и кабриолетом третьей серии. Помимо чуть модифи-



Вике-президент «Инфинити» Марк Макнеб считает, что «Трайант», возможно, будет серийным.

ший пристанище под крылом «Фольксвагена», пока сумел ответить оппоненту очень элегантным, но, увы, концептуальным купе «Континенталь GT».

Конкуренты из «Даймлер-Крайслера» на Детройтском салоне ангажировали в ряды своих почитателей знаменитого телеведущего Джея Лино, артистично расписывавшего посетителям

достоинства «Майбаха-62». В «поддержку» роскошному седану выставили родстер «Мерседес-Бенц SL600» с 12-цилиндровым двигателем и универсал Е-класса с полноприводной трансмиссией 4Matic.

Слухи о скором появлении в гамме BMW компактного вседорожника X3 подтвердил концептуальный «х-Эктивити» с трехлитровой «шестеркой», механической пятиступенчатой ко-

Hyundai QLV



«QLV — наш взгляд на то, каким должен быть практичный и в то же время броский автомобиль», — говорит о концепт-каре Даг Моттрэм из представительства «Хендэ Мотор Америка».

цированной внешности, машины получили необычную пока адаптивную систему управления фарами, чтобы «заглядывать» за поворот. Доктору Хельмуту Панке, председателю совета директоров BMW, будущее видится в розовом свете: «К 2008 году мы выпу-

3/2003

21

стим 20 новых моделей, увеличим объем производства на 40%, инвестируем в разработку и производство 25 миллиардов долларов».

«Фольксваген», несмотря на внушительный стенд, не показал, по сути, ничего нового. Кабриолет «Нью Битл» и вседорожник «Туарег» уже продаются в США. Видимо, стратеги концерна сделали упор на трио от «Ауди»: «наточенную» «шестерку» RS6, уже знакомый европейцам седан A8 в удлиненной версии и, конечно же, вседорожный прототип «Пайкс Пик Кваттро». Любопытно, что и RS6, и «Пайкс Пик Кваттро» оснащены одним и тем же 500-сильным двигателем. В силуэте «Ауди» явно проступают черты прошлогоднего концепта «Фольксваген-Магеллан» – концерн упорно продвигает свое детище к конвейеру.

«Форд», опекающий британский «Астон Мартин», вовсю старается отнять лавры у «Порше» и «Феррари» – традиционных лидеров в секторе спортивных суперкаров. Двухместное купе AMV8 «Вэнтидж», скрывающее за радиаторной решеткой 350-сильную «восьмерку» объемом 4,3 л, будет стоить чуть дороже сотни тысяч долларов. «Мы хотели, чтобы этот автомобиль годился для повседневной езды», – говорит дизайнер Хенрик Фискер. Прошлогодний объем продаж в 1500 машин с приходом AMV8 в 2005 году хотят утроить.

ВОСТОЧНЫЕ СЛАДОСТИ

Японские, а с недавнего времени и корейские машины уже стали неотъе-



Возможно, пикап «Форд-F150» не самый яркий экспонат выставки, зато – бестселлер американского рынка.

мой частью «демографической» карты США. Пусть новейший «Ниссан-Максима», «слизанный» фирмой с собственного купе Z350, не поразил воображения, зато на этой машине, оборудованной 3,5-литровым 265-сильным мотором, будет ездить не один десяток тысяч человек. Успех гарантирован и рамному пикапу «Ниссан-Титан» с V-образной «восьмеркой» мощностью за 300 л. с.

Интереснее смотрелись серийный

По заверению создателей, «Кадиллак-Сикстин» иллюстрирует стратегическое направление, которого фирма намерена придерживаться в будущем.

«Инфинити-FX45» и концептуальный «Трайант»: вседорожники, скрещенные с универсалом и купе. «Трайант», буквально нашпигованный электроникой, привлекал публику дверями типа «крыло чайки». Покупателям же FX45 с 4,5- и 3,5-литровыми моторами, а также полным приводом обещают спортивную управляемость.

Значение североамериканского рынка для японцев иллюстрирует «Мицубиси», спланировавшая целую акцию «Проект Америка»: сразу четыре модели должны охватить все основные секторы рынка. Лидером «колонны» выбрали вседорожник «Индейвор» с 215-сильным V6 под капотом. Он будет сражаться за американских покупателей с «Хондой-Пилот» и «Тойотой-Хайлендер» и появится уже в 2004 году.

Любопытный концепт «Слайс» от KIA – взгляд из Кореи на автомобиль недалекого будущего. Шестиместный прототип – нечто среднее между мини-вэном и универсалом – экономичен, комфортабелен и вместителен благодаря легко трансформируемому салону, почти как грузовой фургон.

ОТВЕТНЫЙ УДАР

Шарм европейского стиля и японская практичность с трудом противостояли натиску американского характера. Ни растущие цены на нефть, ни экономический спад не в силах поколебать основ североамериканского менталитета. «Чем больше, тем лучше» – этот девиз был, есть и, похоже, всегда будет актуален в США.

Чего стоит хотя бы «Кадиллак-Сикстин» с 16-цилиндровым двигателем заявленной мощностью 1000 л. с.! Ожи-



«Адский мотоцикл» «Томагавк» способен набрать первую «сотню» за 2,5 с. Тем же, кто сомневается в максимальной скорости машины, производители остроумно предлагают «проверить это самостоятельно».

дать серийного выпуска этого «Кэджи» в ближайшее время не приходится, но, как известно, дыма без огня не бывает.

Стратеги «Форда» решили удивить публику не только самими экспонатами, но и их количеством – пятнадцать новинок! Выделялся футуристический седан «Форд-427». Индекс в названии – объем цилиндров в кубических дюймах (в привычных нам единицах – 7 литров!) Показатели мощности и крутящего момента впечатляют – 434 кВт/590 л. с. и 690 Н·м! По словам «кровожадного» Джея Мэйза: «427-й – несомненно, «Форд» и стопроцентный американец».

И все же большего внимания удостоился «Форд-Мустанг». Его явление



Внешность «Шевроле-SS» перекликается с спортивной «Маздой RX-8».

сопровождали заводными рок-н-роллами и на какой-то миг показалось, что время повернулось вспять – настолько удачно выдержан стиль легендарного «Мустанга» 60-х (подробнее – в разделе «В мире моторов»).

Любителей экстрима невозможно было оттащить от «Доджа-Томагавк», эдакого мутировавшего представителя отряда мотоциклетных. Четырехко-

лесный монстр длиной 2,5 м вывел на подиум один из директоров «Крайслера» Вольфганг Бернхард.

Каждое колесо – с независимой подвеской, а в движение «Томагавк» приводит... 10-цилиндровый 8,3-литровый двигатель от знаменитой «Гадюки» – «Доджа-Вайпер». Его 500 «лошадей», по уверению «Крайслера», позволяют разогнать мотоцикл (или все же автомобиль?) до... 600 с лишним км/ч! У того, кто не боится быть смываемым набегающим воздушным потоком и располагает 250 тысячами долларов, возможно, появится шанс приобрести машину. Решение о производстве будет принято летом.

На фоне «Томагавка» банальны даже такие любопытные машины, как заднеприводный 430-сильный «Шевроле-SS» – седан, стилизованный под купе, или высокотехнологичный «Понтиак-G6» с 285-сильным мотором



Buick Centime



Mercury Messenger

«Меркьюри-Мессенджер» – лучший концепт Детройта 2003 – многие считают предвестником новой эры стильных американских купе.



Полноразмерный пикап «Шевроле-Шайенн» оборудован восьмицилиндровым мотором с системой отключения части цилиндров.

и изменяемым клиренсом, пластиковый кузов которого «посадили» на пространственную раму...

Под занавес детройтского праздника были подведены итоги выставки – организаторы выбирали самые яркие машины. И тут отыгрались американцы. Лучшими назвали «Шевроле-Шайенн», «Кадилак-Сикстин», «Джи-Эм Хай-вайр» (см. ЗР, 2003, № 2) и «Меркьюри-Мессенджер». Конечно, полно-

Появление концепт-кара «Сантьем» приурочено к 100-летию марки «Бюик». Примечательно, что казалось бы типично американский облик – плод работы стилистов итальянского ателье «Бертоне».

стью игнорировать иностранцев не решились: «Хонда-Элемент», «Бентли-Континенталь GT» и «Ауди-A8» также сорвали призы за дизайн...

Детройтское шоу 2003-го посетили более 800 тысяч человек, не просто зрителей, а потенциальных покупателей. Именно для них, балованных и пресыщенных автомобильным изобилием, расстарались конструкторы и дизайнеры. Заинтересовать потребителей все труднее. Не случайно председатель совета директоров «Даймлер-Крайслера» Дитер Цетше констатирует: «Чем шире выбор у покупателя, тем более индивидуальный автомобиль он требует».

ТЕХНИКА

/ОДНОКЛАССНИКИ

ЦЕНА КРАСИВОЙ ЖИЗНИ

«ФОРД-ФОКУС»
ИЛИ ВАЗ-2112?







FORD FOCUS

Представлен в 1998 году. Осенью 2001 года начал его выпуск во Всеволожске с кузовами пятидверный хэтчбек, седан и универсал, бензиновыми двигателями 1,6 и 1,8 л с механической пятиступенчатой коробкой передач, а также 2,0 л с четырехступенчатым «автоматом». Стандартные комплектации – Ambiente, Comfort, Trend и Ghia. Цена – от \$10 900. Цена в описанной комплектации – \$12 750.

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ

ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Почти одновременно редакция приобрела два новых автомобиля – «Форд-Фокус» российской сборки и отечественную топ-модель ВАЗ-2112. И хотя их стоимость различается почти вдвое, тем не менее, это реальные конкуренты. Многие покупатели самых дорогих ВАЗов могут позволить себе «излишества» – дооборудованные машины порой ненамного уступают в цене доступным иномаркам. «Форд-Фокус» – очень выгодное предложение, а российское происхождение обеспечивает ему повышенное внимание покупателей – большая их часть пересаживается в «Фокус» именно из отечественных автомобилей.

ПОЧЕМ БРАЛИ?

ВАЗ-2112 с дополнительно установленным кондиционером продавался у официального дилера за \$6490. Из элементов роскоши – центральный замок, иммобилайзер, регулируемая по высоте рулевая колонка, климат-контроль, четыре электростеклоподъемника, дистанционное отпирание багажника. Установили дорогие сигнализацию и механический замок (\$300), аудиосистему (\$297). Еще 8500 руб. пошло на антикоррозийную обработку, подкрылки, передние брызговики, защиту картера, антигравийную обработку порогов и регулировку схода-развала – машину тянуло в сторону. Само собой, комплект зимней резины на легкосплавных дисках – еще \$530. Итого на круг – \$7884.



LADA 112

«Десятое» семейство вазовских переднеприводников дебютировало в 1995 году. Серийно выпускается с кузовами пятидверный хэтчбек, седан и универсал. Основной силовой агрегат – восьми- или шестнадцатиклапанный бензиновый мотор объемом 1,5 л (1,6 и 1,8 л на заказ), агрегатированный с пятиступенчатой механической коробкой передач. Цена – от \$5500. Цена в описанной комплектации – \$6490.

«Фокус» – хэтчбек в комплектации «Комфорт» с мотором 1,6 л стоит \$12 100. В отличие от ВАЗа, у него есть подогрев и электропривод зеркал, усилитель руля, подушка безопасности водителя, декоративные колпаки колес. А вот электростеклоподъемники в задних дверях и задние подголовники отсутствуют. Кроме того, здесь не климат-контроль, а обычный кондиционер. Мы заказали окраску металлик (\$250) и зимний пакет (\$400) – электроподогрев ветрового стекла, форсунок омывателя и передних сидений – итого \$12 750. Дополнительно установили сигнализацию (\$280), прочную защиту картера (\$70), магнитола (\$160). Запаслись комплектом зимней резины на стальных дисках (\$565). Всего \$13 825.

ВСТРЕТИМ ПО ОДЕЖКЕ

«Услышишь громкий скрежет – не пугайся, это срабатывает центральный замок», – предупредил коллега, передавая ключи от ВАЗ-2112. И все равно я даже подпрыгнул, когда с началом движения из водительской двери неожиданно раздался победный рев актюатора. Да и алгоритм срабатывания какой-то бестолковый: двери все время норовят запереться. Конечно, качество сборки машин «десятого» семейства постепенно улучшается – уже не в каждый зазор между кузовными панелями пролезет палец. Но все же до уровня иномарок пока – как до Луны: неприкрученные кронштейны фиксаторов дверей болтаются на стойках, задний спойлер топорщится горбом, пласти-



ковые накладки оттенком отличаются от кузова.

На таком фоне «Форд-Фокус» выглядит просто эталоном. Поймите, а это что за ступенька? Так и есть: крыло и дверь не совпадают на пару миллиметров. Оказывается, не затянут болт крепления кузовной детали – неужели следствие «обрусения»? Обнаружились и спорные решения. Например, в салоне вообще нет привычной ручки капота – моторный отсек отпирают ключом, а замочная скважина спрятана под поворотной (на радость мальчишкам)

эмблемой на облицовке. Еще одна скважина – на лючке бензобака. Достоинства? Наверное, они есть. Но попробуйте-ка заправиться зимой после мойки...

КЛАССОВЫЕ ПРИЗНАКИ

Оба хэтчбека относятся к европейскому С-классу, который чаще именуется «гольф»-классом. Довольно приземистая «двенадцатая» обладает классическими легковыми пропорциями. Садиться в нее приходится в три приема: просунул ногу, прицелился «пятой точкой» – и плюхнулся в низкое мягкое

кресло. Спереди достаточно просто, до потолка больше десятка сантиметров, хотя у самой головы пассажира притаилась жесткая ручка, а ногу чуть теснит центральная консоль. Назад пробраться сложнее: дверной проем уже, мешают передние спинки, скат крыши расположен низко и каждая выступающая часть моего тела (180 см) во что-нибудь да упирается.

Оба автомобиля предлагают водителю лишь пару привычных регулировок кресла. В «двенадцатой» ручку на полу нащупаешь не сразу, а хруст и звон торсионов при перемещении сиденья такой, словно взводят пружину катапульти. Центральная часть руля, как, впрочем, и приборная доска, стоит с перекосом, а тонкий обод закрывает страшненькие подрулевые клавиши, которые того и гляди вывалятся из гнезд. Педальный узел удобен, но над ним довольно низко нависает передняя панель, за которую иногда цепляется носок ботинка. Ходы рычага переключения передач привычно размашисты да и фиксация не отличается четкостью. Блок управле-



1. В сравнении с современными иномарками салон ВАЗ-2112 достаточно консервативен. Бросается в глаза небрежность сборки и изготовления пластмассовых деталей. Пассажира средних габаритов сзади помещается «в распор».

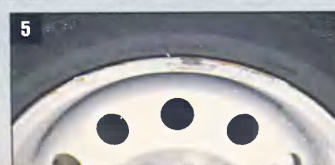
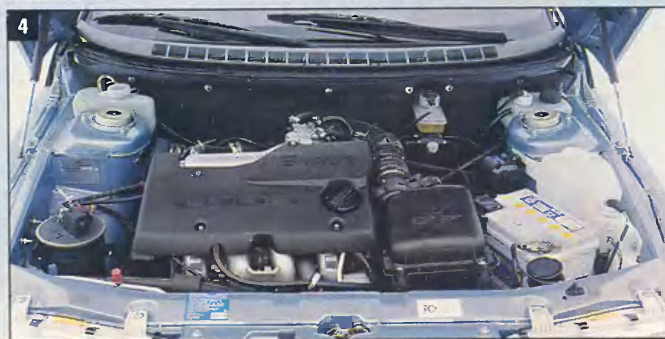
2. Управление стеклоподъемниками расположено между сиденьями, что не особенно удобно, и не дублировано для задних пассажиров.

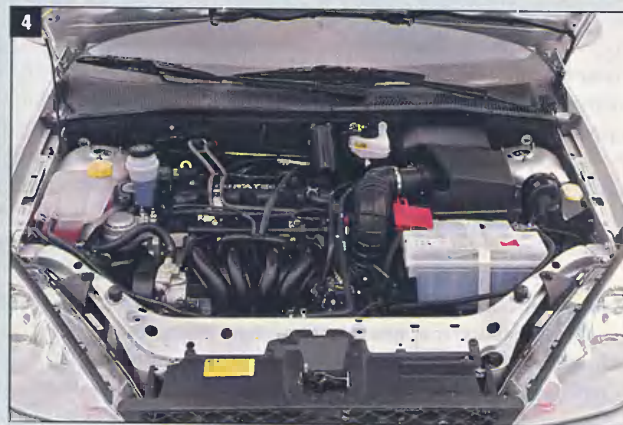
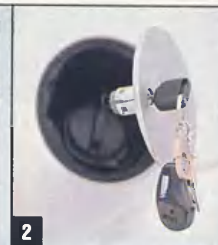
3. Большие щели, несовпадающие кузовные панели.

4. «Двенадцатый» мотор вполне современен: 91 сила, полтора литра, два распредвала, шестнадцать клапанов, бензин АИ-95, нейтрализатор, Евро II.

5. Ржавые «от рождения» колесные диски – такой «букет» можно найти у любого отечественного автомобиля.

6. Простая и надежная задняя подвеска досталась в наследство от «восьмерки».





1. «Новые грани» интерьера выглядят достаточно авангардно. Бесхитростная тканевая обивка двери лишилась карманов.

2. Капот и крышка бензобака открываются только ключом – не факт, что достоинства такого решения перевешивают недостатки.

3. Пенопластовый вкладыш вокруг полноразмерного запасного колеса уменьшил высоту багажника на 50 мм.

4. Простой восьмиклапанник для «третьих стран»: 1,6 л, цепное газораспределение, 98 л. с., бензин АИ-92, нейтрализатор и Евро II. А еще – аккумулятор на 70 А-ч!

5. Бюджетная версия – задние подголовники отсутствуют.

6. Ай-ай-ай! Неужели следы «русификации» – из-за незатянутого крепежа крыло выступает на пару миллиметров.

7. Сложная многорычажная подвеска обеспечивает эффект подруливания задних колес в повороте.



ния электростеклоподъемниками расположен «по-мерседесовски» – на центральном тоннеле, что не очень удобно – сначала нужно найти его глазами и рукой, потом повернуться к стеклу. Задним пассажирам придется просить водителя – своих кнопок у них нет. В отличие от «Форда», здесь есть удобная лампа штурманской подсветки. Есть и климат-контроль – вспоминая его капризы на редакционных машинах и вой моторчика салонного датчика температуры, очень надеюсь, что болезни уже вылечены. Салон ВАЗ-2112 не выглядит бедно, хотя достаточно консервативен, особенно в сравнении с «новыми гранями» «Форда». Главный же его недостаток – небрежность изготовления, которая видна в каждой мелочи: неровные стыки, кривые панели, заусенцы на пластиковых элементах, разномастные оттенки деталей. Честное слово, такая халтура просто унижает.

«Форд» чуть шире и заметно выше вазовского хэтчбека. Последнее облегчает посадку: верхний край дверного проема у «Фокуса» расположен на 80 мм выше, так что можно сесть в машину «с гордо поднятой головой». Кстати, полы пальто тоже придется поднять, поскольку коротенькие дополнительные уплотнения на передних дверях совсем не гарантируют чистоту порогов. Между про-

чим, у ВАЗ-2112 они защищены куда лучше. Салон затейлив по дизайну, но выполнен из недорогих материалов, а экономия иногда проглядывает очень явно: текстильные панели дверей, например, лишены карманов, сзади нет подголовников. Посадка в «Фокусе» вертикальная, под креслами хватает места для ног задних пассажиров. Большая база (на 125 мм длиннее ВАЗ-2112) позво-





лила сделать салон достаточно просторным, 190 см роста для пассажиров – не предел.

Удобен пухлый обод руля, к тому же, кроме угла наклона, можно изменять и длину колонки. С подрулевыми переключателями «фордовцы» намудрили – нажав чуть сильнее на левый, вы не просто мигнете дальним светом, а включите его. Привычное нажатие на правый активизирует не передние омыватель и стеклоочиститель, а задние, для передних же – кнопка в торце. Хорош рычаг переключения передач с небольшими ходами и четкой фиксацией. Джойстик управления зеркалами искать не придется: он в основании левой передней стойки. Сами же зеркала маловаты. Жертвами стиля стали прикуриватель, превратившийся в узкий пенал в непривычном месте, да никчемное корытце справа от приборной доски – я так и не придумал, что туда положить.

ОБЪЕКТИВНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ

Машины близки по конструкции и достаточно типичны для своего класса. Спереди установлены стойки «Мак-Ферсон» со стабилизаторами поперечной устойчивости, сзади у ВАЗ-2112 простые и сверхнадежные продольные рычаги с упругой поперечной балкой, у «Форда» – мудреная многорычажная подвеска с эффектом подруливания и ... восемнадцатью подвижными соединениями. Тормоза традиционны для умеренно-динамичного автомобиля – вентилируемые дисковые спереди, барабанные сзади. Еще одно различие – у «Фокуса» равной длины полуоси (справа – удлинитель): благодаря этому маши-

ну не уводит в сторону при интенсивном разгоне.

Современный полуторалитровый мотор ВАЗ-2112 с четырьмя клапанами на цилиндр, распределенным впрыском и нейтрализатором потребляет «девяносто пятый» бензин, развивает 67 кВт/91 л. с. и удовлетворяет нормам токсичности Евро II. Самый маленький мотор из устанавливаемых на российский «Форд» – южноафриканского производства, для стран «третьего мира»: 1,6 л, 72 кВт/98 л. с., два клапана на цилиндр, бесперебойный цепной привод газораспределения, нейтрализатор, Евро II и... бензин АИ-92.

БЛИЗКИЕ И ДАЛЕКИЕ

Сравнить динамические характеристики автомобилей мы сможем лишь весной. В технических характеристиках изготовителей приведены почти одинаковые данные – 180 км/ч максимальной скорости и разгон до «сотни» за 12,5 с для ВАЗ-2112 и 12,8 с для «Фокуса». Субъективные ощущения подтверждают примерное равенство возможностей. У ВАЗа заметен небольшой «подхват» на 3500 об/мин, у «Форда» на этих оборотах «прорезается голос», в остальном он демонстрирует ровную уверенную тягу и широкий диапазон рабочих оборотов – на II передаче можно разогнаться выше 90 км/ч.

Тольяттинская машина без усилителя руля, делающего почти четыре оборота от упора до упора, обладает весьма размытыми реакциями – плата за малую жесткость передней части кузова и «дышащую» в резиновых фиксаторах рулевую рейку. Мягкая подвеска с большими ходами легко глотает мелкие неровности, на крупных выбо-

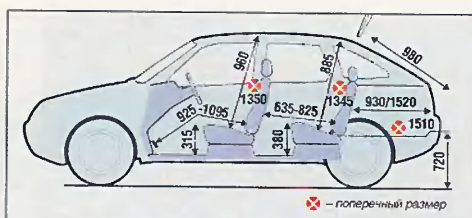
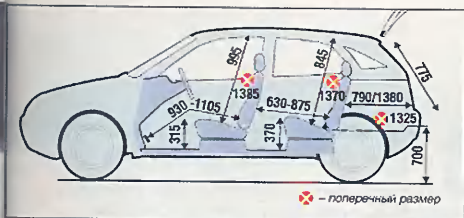
инах скорее спасуют низкопрофильные покрышки. Заметны крены в поворотах, на длинных волнах возможна продольная раскачка.

Управление «Форда» более острое, а усилитель не лишает его обратной связи. Адаптированная подвеска довольно жесткая – машина цепко стоит на дороге, не кренится, идеально идет по траектории, но водитель чувствует каждый камешек и трещину в асфальте. Энергоемкость и холды подвески невелики, на неровностях колеса вывешиваются очень рано – это не страшно, но вызывает немалые скручивающие нагрузки на кузов. А у «Фокуса» он жесткостью не отличается – при диагональном вывешивании двери подклинивает в проемах. Причем сильнее, чем у «двенадцатой», которую «вывесить» куда сложнее.

О ПРОЗЕ ЖИЗНИ

Для машин, ездящих по нашим дорогам, не последнее значение имеет геометрическая проходимость. Именно поэтому российский «Фокус» чуть приподнят в сравнении с европейскими собратьями. Тем не менее его владельцу придется трижды подумать, пропуская между колес какую-нибудь кочку: с нагрузкой в два человека до массивной защиты картера остается всего 112 мм. По бокам защиты большие окна – двигатель будет чистым до первой лужи. ВАЗ-2112, пожалуй, даже более требователен к выбору колеи, хотя, на первый взгляд, с геометрией у него дело обстоит лучше – от защиты до земли аж 165 мм, но зато под нейтрализатором, элементом хрупким и дорогим, всего 130 мм.





ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

FORD FOCUS BA3-2112

Общие данные

Размеры, мм:

длина	4152	4170
ширина	1702	1676
высота	1460	1435
Радиус поворота, м	5,5	5,5
Снаряженная масса, кг	1180	1070
Полная масса, кг	1650	1545
Максимальная скорость, км/ч	180	180
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,8	12,5
Топливо/запас топлива, л	AI-92/55	AI-95/43
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):		
загородный цикл	–	5,7
городской цикл	7,0*	10,0

Кузов

Количество дверей	5	5
Число мест	5	5

Двигатель

Расположение, число цилиндров	P4	P4
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, см³	1597	1499
Степень сжатия	9,5	10,5
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	72/98	67/91
Крутящий момент, Н·м при об/мин	5500	5600
	140	128
	4300	3700

Трансмиссия

Привод	передний	
Коробка передач	M5	M5
Передаточные числа:		
I	3,58	3,64
II	1,93	1,95
III	1,28	1,36
IV	0,95	0,94
V	0,76	0,78
з. х.	3,62	3,53
Главная передача	4,06	3,71

Ходовая часть

Подвеска:	типа «Мак-Ферсон», стабилизатор	
спереди		
сзади	много-рычажная, стабилизатор	продольные рычаги, упругая поперечина
Усилитель рулевого управления	есть	нет
Размер стандартных шин	185/70R14	175/65R14
Тормоза:		
передние	вентилируемые, дисковые	
задние	барабанные	

*Средний расход.

Хэтчбеки обычно предпочитают энергичные водители. Но им тоже иногда приходится перевозить чемоданы-телевизоры. В длинный багажник «двенадцатой» мы загрузили 340 л стандартных блоков; недостаток – высокий задний борт и бестолковые пластмассовые вкладыши боковых ниш, которые так и не удалось установить на место. Грузовой отсек «Фокуса» «усох» в процессе адаптации и вместил всего 280 л. Оказываясь, в мелкой нише для «докатки» уло-

КОМПЛЕКТАЦИЯ

FORD FOCUS BA3-2112

Окраска металлик	•	•
Противотуманные фары	–	–
Очиститель/омыватель фар	–	–
Стальные колесные диски	•	•
Декоративные колесные колпаки	•	•
Обогрев ветрового стекла	•	•
Обогрев/очиститель/омыватель заднего стекла	•	•
Обогрев/электропривод зеркал	•	•
Электростеклоподъемники спереди/сзади	•/–	•/•
Центральный замок	•	•
Сигнализация	•	•
Иммобилайзер	•	•
АБС	•	•
Подушка безопасности водителя	•	•
Подголовники спереди/сзади	•/–	•/•
Регулируемая рулевая колонка	•	•
Усилитель руля	•	•
Электрорегулировки сидений	–	–
Подогрев передних сидений	•	•
Кондиционер	•	•
Климат-контроль	–	–
Аудиоподготовка	•	•
Дистанционное отпирание багажника	•	•
Трансформируемый багажник	•	•
Полноразмерное запасное колесо	•	•
Цена, долл. США	12 750	6490

жено полноразмерное колесо – чтобы выровнять пол, пришлось настелить вокруг пенопласт толщиной 50 мм. Тем не менее в активе большой дверной проем и почти вертикальная задняя стенка. Возможности трансформации одинаковые – разрезные (60/40) рас-

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Сколько должен стоить импортный автомобиль, чтобы вы предпочли его отечественному?



27% до 8000\$
24% до 10 000\$
14% до 12 000\$
21% куплю только импортный
14% куплю только отечественный

кладывающиеся спинка и подушка заднего ряда сидений.

Любопытны (и весьма символически) обязательства изготовителей: на обе машины дается двухлетняя гарантия, но при этом пробег BA3-2112 не должен превысить 35 тыс. км, а «Форд-Фокус» может пройти почти втрое больше – 100 тыс. км. К слову сказать, ресурс ВАЗа до капремонта определен в 120 тыс. км. Велики межсервисные интервалы – соответственно, 15 и 20 тыс. км. Достоинство ВАЗа – в два-три раза меньшая стоимость расходных деталей и кузовных элементов.

БЕЗ СНИСХОЖДЕНИЯ

Хочется быть объективным и беспристрастным! Увы, не получилось. Просто не могло получиться. С достоинствами проще, но если под одинаковым увеличительным стеклом рассматривать недостатки обеих машин, для ВАЗа нужно завести отдельную тетрадь. У «Форда» приходится буквально выискивать «соринку в глазу», а у отечественного автомобиля, дай бог, упомянуть хотя бы самые заметные «бревна». Потому на вопрос, какая машина лучше, ответ однозначный – «Форд-Фокус»!

А вот лучше ли он в два раза, па что намекает пена, – вопрос, скорее, философский. Скажите, джинсы Wrangler намного теплее штанов от «Большевички»? Или, может, носят до скопления века? Да, наш «Тройной» одеколон перешибет все французские ароматы, вместе взятые! Тем не менее многие люди, лишь только появятся лишние деньги, готовы их выложить за аккуратный пошив, за волшебный запах. Качество складывается из мелочей, его не измерить линейкой или секундомером. Единственная универсальная мера – цена, которая отражает готовность покупателя переплатить за более высокий уровень товара. На сколько больше, каждый решает сам: для одного только «шестисотый» – машина, другому все что дороже «шестерки» – роскошь и лишние траты.

В общем, если вы не избалованы иномарками и накопления не превышают 6–7 тыс. долларов – берите приглянувшийся ВАЗ «десятого» семейства и радуйтесь прогрессу отечественного автопрома. А можете себе позволить «Форд-Фокус» – прочь сомнения, не стоит откладывать «красивую жизнь» еще на несколько лет!

ПАРТНЕР /НАШЕ ЗНАКОМСТВО

В ЛЮБОЙ ЗАТЕЕ



PEUGEOT PARTNER 1.6

Выпускается на заводе «Пежо» в городе Виго (Испания) с 1996 года в версиях пятиместной, как автомобиль для отдыха и двухместной грузопассажирской с ограниченным остеклением. Привод на передние колеса, трансмиссия – механическая. В конце 2002 года автомобиль получил новое внешнее и внутреннее оформление. Появилась версия улучшенной проходимости с увеличенным дорожным просветом и дифференциалом повышенного трения в приводе. Комплектации для российского рынка – бензиновые двигатели (1,4; 1,6 л) мощностью 75 и 100 л. с., дизельные (1,9 и 2,0 Hdi л) мощностью 70 и 90 л. с. Цена в указанной комплектации – \$15 900.

ТЕКСТ, ФОТО / ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ

Странное дело – самые практичные автомобили не получили широкого распространения в нашей не избалованной роскошью стране. Пока. Еще более странно, на мой взгляд, что в Европе столь практичные и вместительные машины предназначают для досуга или активного отдыха. Во всяком случае, их так именуют. Именно в таком амплуа и будет выступать новый «Пежо-Партнер».

КАЖДЫЙ ВИДИТ ТО, ЧТО ХОЧЕТ УВИДЕТЬ

Вот она, российская ментальность – первое, что пришло на ум: «Это ж сколько всякого-разного в него можно загрузить? Да туда холодильник «стоя» войдет!» У нас полезный объем автомобиля оценивают хозяйственно-бытовыми мерками, на Западе в первую очередь стремятся использовать пространство так, чтобы доставить себе любимому удовольствие и создать комфорт.

С другой стороны, называя «Партнер» автомобилем для отдыха, создатели рассчитывают на популярность модели у людей активных со средним уровнем достатка, которым нужна комфортабельная, прочная, надежная машина на все случаи жизни. Интересно, что скажет мой неискушенный в автомобилях коллега, работающий в Париже, когда я заявлюсь к нему на «Партнере»? А сказал он вот что:

– Классная огромная «тачка!» Давай отвезем на ней пару коробок в Руан. – Доверительно заглянул мне в глаза и добавил: – Если, конечно, у тебя нет строго определенного маршрута.

Строгого маршрута у меня не было. Две здоровые коробки из-под телевизора и еще пять совсем не маленьких компьютерных картонок перекочевали из его подвала в «Партнер». Складывая задние сиденья, оценили простоту и быстроту операции. Единственная заминка вышла с сеткой, которая должна страховать от случайного падения грузов туда, где сидят люди. Да, крепеж карниза в потолочной части требует некоторого навыка.

К МЕСТУ СОЖЖЕНИЯ ОРЛЕАНСКОЙ ДЕВЫ

Пока коллега собирается в дорогу, у меня есть время поближе познакомиться с «Партнером» изнутри. Автомобиль обеспечивает удобную высо-



«Партнер» с новыми крыльями, капотом, облицовкой радиатора и боковыми панелями хочется назвать новой моделью.

кую посадку. Руль сильнее наклонен в горизонтальной плоскости, чем на обычных легковушках, рычаг переключения передач прямой и довольно высокий. Именно это придает машине сходство с маленьким грузовичком, что, в общем-то, недалеко от истины.

Каждая деталь интерьера заслуживает похвал. Это удачный симбиоз эстетики и функциональности. Есть все и ничего лишнего. Центральная консоль симметрична. На ней – два круглых дефлектора вентиляции (точно такие, как на «Ситроене-С3»), кнопки управления стеклоподъемниками, вентиляцией (автомобиль с кондиционером) и магнитола с CD-проигрывателем. Венчает ее информационный дисплей, на котором высвечиваются названия радиостанций, погода и другая полезная информация, не имеющая прямого отношения к состоянию автомобиля.

Контрольные лампы и приборы сосредоточены под круглым козырьком за рулевым колесом. Белые шкалы тахометра и спидометра прекрасно читаются. При включенном освещении на них загораются красно-оранжевые цифры.

Помимо перчаточного ящика, есть вместительные карманы в дверях, объемистая полка над противосолнечны-



ми козырьками, куда сразу отправились дорожные карты, и даже выдвижной ящик под пассажирским креслом. Плюс сама передняя панель имеет выштампованные полочки сверху. Да, чуть не забыл: в ногах у задних пассажиров – две емкости для хранения мелочей. Все предусмотрено для большого путешествия!

А вот на регулировке наружных зеркал заднего вида явно попытались сэкономить. Правое, дальше от водителя, имеет электрорегулировку, а то, что поближе, слева, только ручную, но своя логика в этом есть. Для того чтобы быть спокойным за детей на заднем сиденье, обе задние сдвижные двери имеют блокираторы, пресекающие попытки открыть их изнутри.

Передняя панель строга, лаконична и не имеет ничего общего с предшественницей.

На скоростной автомагистрали А13, ведущей от Парижа к Руану, скорость формально ограничена – 130 км/ч. Основная масса машин идет в темпе «под 150». «Партнер» не отстает. Его 110-сильный 16-клапанный двигатель способен на большее. Разгон можно было бы продолжить, но не на дорогах же общего пользования!

Управляется «Партнер» уверенно. Неожиданно для себя отметил, что и в поворотах, несмотря на относительно высокий центр тяжести, кренится мало и цепко держится на заданной траектории. В этом заслуга подвески, которая мне поначалу на парижском булыжнике показалась жестковатой. На



Грузовые возможности «Партнера» впечатляют, а с виду не скажешь.

высоких скоростях сказываются боковые порывы ветра. Еще бы, площадь кузова большая, да и машина под два метра высотой. Справедливости ради замечу, что хотя порывы ветра чувствуются, на поведении автомобиля почти не сказываются. «Партнер» как шел,



Выдвижной ящик под сиденьем - традиция новых «Пежо».

так и идет по левой полосе автострады.

В салоне нового «Партнера» тихо. Шумоизоляция на высоте. Аэродинамические шумы незначительны. Даже на больших скоростях можно беседовать вполголоса, и я с интересом слушаю рассказ коллеги о том, что после введения евро все дорожает, что бензин в пересчете на американскую ва-

люту уже стоит полтора доллара за литр, а как раньше было легко считать стоимость проезда на машине - каждые 100 км - 10 долларов.

Дорога A13 платная, для каждого вида транспортных средств свой тариф. «Партнер» проходит как обычный легковой автомобиль. Впрочем, это его достоинство в России не скоро еще оценят - ведь платных дорог пока почти нет. За разговором незаметно подкатили к Руану. Разгрузились и поехали смотреть исторический центр.

В старинном городе это обычно пешеходная зона. Руан не исключение. Поэтому въехать туда на автомобиле проблематично. Но нам удалось запечатлеть «Партнер» на фоне древнего собора, который так любил рисовать Клод Моне - утром, на закате дня, в хмурую погоду. Кстати, автомобиль прекрасно смотрится в старинном городском пейзаже, а значит, подходит для культурно-исторических походов. Чтобы быть поистине универсальным, пожалуй, не хватает только полного привода. Но, как обещает «Пежо», модификации 4x4 появятся к концу года. Пока (и только во Франции) можно купить «Партнер» в комплектации Ushuaia с увеличенным до 170 мм до-

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

PEUGEOT PARTNER 1.6

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4137
ширина	1724
высота	1819
Радиус поворота, м	5,7
Снаряженная масса, кг	1251
Полная масса, кг	1840
Максимальная скорость, км/ч	170
Время разгона 0-100 км/ч, с	13,1
Топливо/запас топлива, л	AI-95/55
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	6,2
городской цикл	9,5
Кузов	
Кузов	несущий
Количество дверей	5
Число мест	5
Двигатель	
Двигатель	расположен спереди поперечно
Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1587
Степень сжатия	11/1
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	80/110
Крутящий момент, Н·м при об/мин	5750
	147
	4000
Трансмиссия	
Привод	на передние колеса
Коробка передач	M5
Передачные числа:	
I	0,2894
II	0,5348
III	0,7812
IV	1,0512
V	1,3428
з. х.	0,3000
Главная передача	4,1
Ходовая часть	
Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	торсионная
Усилитель рулевого управления	гидравлический
Размер стандартных шин	185/65R15
Тормоза:	с усилителем и АБС
передние	дисковые, вентилируемые
задние	барабанные

КОМПЛЕКТАЦИЯ

АБС
Кондиционер
Регулируемая рулевая колонка
Противотуманные фары
Аудиосистема
Полноразмерное запасное колесо

РЕЗЮМЕ

- ⊕ Вместительность, многофункциональность, хорошая шумоизоляция
- ⊖ Недостаточная тяговитость двигателя на низких оборотах.

рожным просветом и дифференциалом повышенного трения в переднеприводной трансмиссии. В случае пробуксовки одного из колес он передает до 75% крутящего момента на другое, стоящее на твердом грунте колесо. Это заметно повышает проходимость.

Но даже без заманчивого шильдика 4x4 «Партнер» оказался мне партнером на все случаи жизни!

13P



Под задней дверью можно развернуть торговлю даже в дождь.

ОТЛОЖЕННЫЙ ДЕБЮТ

ЧЕРЕЗ ЧЕТЫРЕ ГОДА ПОСЛЕ ПРЕМЬЕРЫ
«ОПЕЛЬ-ЗАФИРА» ДОЕХАЛ ДО РОССИИ

ТЕКСТ / ЮРИЙ НЕЧЕТОВ
ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

FLEXус-ПОКУС

Дело было четыре года назад в Португалии, на презентации тогда еще новой «Зафиры». Присмотрев для фотосъемки и тест-драйва ярко-красную машинку, распаиваю багажник, собираясь загрузить чемодан... А где же обещанный третий ряд сидений? Под низким полом и запаска-то едва поместится. Похоже, что-то напутали в пресс-релизе, наверное, это дополнительное оборудование. Ловлю за рукав «опелевского» инженера и, указывая на пустой багажник, объясняю, что хотел бы взять семиместную машину. Немец улыбнулся и, нахваливая уникальную систему трансформации FLEX-7, с ловкостью Копперфилда извлек из-под пола еще пару кресел.

Пассажировместимость автомобилей с раскладывающимся третьим рядом сидений обычно выражают фор-

мулой «5+2», подразумевая некую неполноценность дополнительных мест. Да и в сложенном виде они занимают немалую часть багажника. «Опель-Зафира» более отвечает формуле «7-2»: все семь мест почти одинаково комфортабельны, при этом два задних можно спрятать практически бесследно.

Последнее качество делает машину привлекательной и для тех покупателей, которым дополнительные кресла не нужны — они не мозолят глаз и не мешаются в багажнике, но когда-нибудь могут выручить. Конечно, за третий ряд приходится платить: «Зафира» на полтора десятка сантиметров длиннее того же «Рено-Сценик», зато обладает более просторным багажником — в пятиместной конфигурации 600 л против 410. Даже с семью пассажирами для чемоданов остается еще 150 л! Впрочем, мы несколько увлеклись. Багажником автомобиль заканчивается, а начинается...



OPEL ZAFIRA

В начале 1999 года компания «Опель» начала выпуск семиместного мини-вэна «Зафира» (ЗР, 1999, № 6), базирующегося на удлиненной платформе «Астры». Переднеприводный автомобиль оснащают моторами серии ЭКОТЕК: бензиновыми 1,6; 1,8 turbo; 2,2 л или 2,0- и 2,2-литровыми турбодизелями. Коробка передач — механическая пяти- или автоматическая четырехступенчатая. В Россию поставляют «Опель-Зафира» с бензиновыми двигателями 1,8 и 2,2 л, диапазон цен — 19–24 тыс. долл.



О ФОРМЕ И СОДЕРЖАНИИ

Со времени нашей последней встречи «Опель-Зафира» обзавелся новыми силовыми агрегатами. Один из них, самый серьезный из поставляемых в Россию, как раз стоит на тестовой машине — 2,2-литровый мотор почти в полторы сотни «лошадей». Двигатель едва слышно, так что поначалу чаще обычного поглядываю на тахометр. Освоившись, замечаю, что хороший запас тяги позволяет при разгоне пропускать вторую или третью передачи. Да и переключаюсь подчас, чтобы ощутить точные короткие ходы рычага коробки передач, а не в силу необходимости. Правда, ботинок 43-го размера иногда цепляется за педаль тормоза, выбираясь из тесной ниши, где спрятался акселератор.

Плотная подвеска, точные реакции на дороге, цепкие тормоза, легкая на вид передняя панель, развитый центральный тоннель, жесткие сиденья, довольно «острый» (между прочим, с электрогидравлическим усилителем) и совсем не по-автобусному на-





клоненный руль – позвольте, мы говорим о «вагоне», пусть и мини, или о легковом автомобиле? Кстати, характерным для мини-вэнов обилием полков и боксов автомобиль тоже не отличается, а это уже трудно отнести к достоинствам. Из типичных классовых признаков – лишь раздвоенные внизу передние стойки, высоченный потолок и более вертикальная, чем обычно, посадка.

Национальность «Зафиры» легко определить, не заглядывая в VIN, достаточно присмотреться к салону: аккуратная отделка, добротные материалы, проверенные и рациональные решения – слава эргономистам и технологам! Дизайнеру же здесь солировать не довелось, в лучшем случае он исполнял партию бэк-вокала. А когда рисовали центральную консоль, похоже, и вовсе взял отгул – настолько бесхитростно выглядит этот блок.

КОПИТЕ ДЕНЬГИ!

Наиболее доступна 1,8-литровая «Зафира» стоимостью \$18 990: единственная комплектация Comfort включает противотуманные фары, ABS, фронтальные подушки, преднатяжители ремней, иммобилайзер, дистанционный центральный замок, кондиционер, аудиоустановку, электроприводы стекол и зеркал. Автомобили с мотором 2,2 л поставляют только в исполнении Elegance по цене \$22 690 – с легкосплавными колесными дисками, боковыми подушками безопасности, системой стабилизации ESP, круиз- и тракшн-контролем. В списке опций радиоприемник с CD-плеером, зимний пакет (омыватель фар и подогрев сидений), сигнализация – всего



Посадка за рулем «Зафиры» почти «легковая». Незатейливая центральная консоль, похоже, попала сюда по ошибке: она явно предназначалась для более дешевого автомобиля. Простая и понятная приборная доска дополнена информационным дисплеем.

Благодаря двойному уплотнению большие дверные проемы всегда остаются чистыми и не измажут брюки или длинные полы пальто.





Невероятно, но факт – под ковриком в полу огромного багажника спрятаны еще два кресла! на \$1085. Именно такая машина стоимостью \$23 775 была на тесте. Автоматическую коробку передач устанавливают с обоими двигателями – за это



Второй ряд сидений очень просторный и вполне подойдет даже баскетболистам, однако его придется чуть сдвинуть вперед, чтобы разместить сзади еще двух пассажиров.



Сложив средний диван, можно получить грузовой отсек объемом 1700 л... или VIP-салон для пассажиров третьего ряда.



придется доплатить еще полторы тысячи. Ну, а кроме того, три года гарантии, 15 тыс. км межсервисного пробега – чего еще желать?

ЛУЧШЕ ПОЗДНО...

Жаль, что первоначальные планы компании «Опель» изменились и российский дебют «Зафиры» задержался до тех пор, пока дорогу мини-вэнам у нас не проложил «Рено-Сценик», пятиместный трансформер – подешевле и чуть менее мощный. Кстати, и в Европе французский мини-вэн – бестселлер в этом секторе. Он уступает «Зафире» лишь на ее родине, в Германии. Прямых же конкурентов в России у нее не так уж много: «Хонда-Стрим» (ЗР, 2002, № 9) с менее удачным механизмом складывания третьего ряда – за существенно большие деньги, доступный «КИА-Каренс» в семиместном исполнении и... «Пежо-307SW» (ЗР, 2002, № 9) – универсал с чертами вместительного вэна.

РЕЗЮМЕ

+ Мощный тяговитый двигатель, отличная динамика, точные реакции на дороге, удобное управление, богатая комплектация, просторный семиместный салон с множеством вариантов трансформации, компактный механизм складывания третьего ряда, большой багажник.

– Маленькие наружные зеркала, сплошная подушка среднего ряда, ограниченное количество боксов, бедная центральная консоль.

КОМПЛЕКТАЦИЯ ELEGANCE

АБС
Противобуксовочная система
Система стабилизации
Боковые подушки безопасности
Кондиционер
Регулируемая рулевая колонка
Противотуманные фары
Аудиосистема
Полноразмерное запасное колесо

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

ОPEL ZAFIRA 2.2

Общие данные	
Размеры, мм:	
длина	4317
ширина	1742
высота	1634 (1684*)
Снаряженная масса, кг	1485
Полная масса, кг	2010
Максимальная скорость, км/ч	200
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,0
Топливо/запас топлива, л	АИ-95**/58
Расход топлива, л/100 км (по нормативу ЕВ 99/100):	
загородный цикл	7,0
городской цикл	12,2

Кузов	мини-вэн
Количество дверей	5
Число мест	7
Объем багажника, л	150/600/1700

Двигатель	бензиновый
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	2198
Степень сжатия	10,0
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	108/147 5800
Крутящий момент, Н·м при об/мин	203 4000

Трансмиссия	передний
Привод	М5
Коробка передач	
Передаточные числа:	
I	3,58
II	2,02
III	1,35
IV	0,98
V	0,81
з. х.	3,31
Главная передача	4,17

Ходовая часть	
Подвеска:	типа «Мак-Ферсон»
спереди	продольные рычаги, упругая поперечина
сзади	
Усилитель рулевого управления	электро-гидравлический
Размер стандартных шин	195/65R15
Тормоза:	
передние	дисковые, вентилируемые
задние	дисковые

* Высота по релингам. ** Допускается АИ-92.

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН,

ВАДИМ КРЮЧКОВ

ФОТО / ВАДИМ КРЮЧКОВ

В предновогодней суете на засыпанной пушистым снегом редакционной стоянке появился еще один сугроб – такой маленький-маленький. А под ним – что-то золотистое...

Мнения разделились. Одни уверяли, что ЭТО – лишь забавная елочная игрушка от Деда Мороза, другие утверждали, что найденный предмет – полноценная машина. Ясность внесла бухгалтерия, заявив, что отныне на «зарулевском» балансе числится автомобиль Daewoo Matiz («Дэу-Матиз»), за который уплачено 202 000 руб. 22 коп. Зачем купили? Налицо повышенный спрос на «заменитель «Таврии» и разумная цена – как же не заинтересоваться? Посему новинку категорически запрещается вешать на елки, а надлежит гонять в хвост и в гриву, дабы пользу приносила. Вот



Готовимся к съемкам.

вам, господа испытатели, ключи и документы – испытывайте...

На улице – мороз под тридцать, а машинка-то – узбекская... В общем мы с ней немножко знакомы (ЗР, 2002, № 2; 2003, № 2) – трехцилиндровый моторчик объемом 796 см³ и мощностью 36 кВт/49 л. с. должен возить пять человек и разгонять «игрушку» до 144 км/ч. Комплектация, скажем так, средняя – с регулируемыми из салона зеркалами, электростеклоподъемниками, но без «кондишена». А насчет «испытывайте» – может быть, лета подождет?

ПУСТИТЕ В «МАТИЗ» ПОГРЕТЬСЯ!

*«У! Как теперь окружена
Крещенским холодом она!»*

А. С. ПУШКИН

– Машина в России должна: первое – заводиться без проблем, второе – иметь отличную «печку»! – заявил как-то известный редакционный скептик.

Боязливо влезая в промерзший насквозь салон «Матиза», невольно ищем недостатки – ледяная дверь еле откры-



лась, внутри темно... Сейчас лениво загудит стартер и притухнут индикаторы – десятидневная стоянка под сугробом, пока шло оформление покупки, да еще с включенной сигнализацией, даром не проходит. Однако на первых же оборотах коленвала моторчик завелся.

Угу, а вот сейчас включим все, что нам нужно – ближний свет фар, обогреватель заднего стекла, вентилятор, стеклоочистители, приемничек – и поедем по московским пробочкам домой: десяток километров за час-полтора осилим. Переночуешь, милый, во дворе – с «жигулями», «москвичами» и бомжами, а утром мы тебя опять откапываем: что-то

ПРИКЛЮЧЕНИЯ

«ДЭУ-МАТИЗ» –



скажет твой хиленький аккумулятор на 35 ампер-часов?

Но утром желание придирааться куда-то испарилось, сменившись давно забытым чувством уверенности. Энергобаланс малышки оказался выше всяких похвал – попав с первой же секунды в тяжелейшие условия коротких городских пробежек при максимальном числе включенных потребителей, она неизменно откликнулась на поворот ключа веселым стрекотанием трехцилиндрового моторчика. При этом уже через пару минут из дефлекторов веяло теплом, а минут через двадцать куртки, шубы и шапки неизменно летели на заднее сиденье. Невольно потянуло на подвиги.



ЕЛОЧНОЙ ИГРУШКИ

4000 ЗИМНИХ КИЛОМЕТРОВ

/ИСПЫТАНИЯ



вочный пистолет, неделю отходила после обморожения. Досталось и «узбеку»: при захлопывании задней двери от нее отвалился пластмассовый декоративный треугольник – наверное, съехался от холода. Впрочем, ударом кулака интерьеру быстро вернули прежний облик, а других претензий не было. Тот же мгновенный пуск мотора – и Ташкент в салоне. Разве что при длительной работе на холостых оборотах стрелка указателя температуры медленно сползает с середины шкалы примерно до четверти... Но на улице было уж очень холодно.

Казалось, отмерив за пару недель две с лишним тысячи километров, приобретаешь моральное право делиться с читателем первыми впечатлениями от елочной игрушки. Но тут вмешалось Большое Начальство:

– Если это автомобиль, то пусть ездит! В пробег – и немедленно!

Переправа через Волгу в районе Мышкина по зубам лишь УАЗам.



Да с удовольствием! И не по обжитой трассе, а в настоящую провинцию – без сотовой связи, автомагистралей и передач «Русского Радио»...

В ДЕРЕВНЮ, В ГЛУШЬ...

«В большом городе можно больше увидеть, а в маленьком – больше услышать».

ЖАН КОКТО

Уже на подступах к ПереславлЮ-Залесскому (120 км от Москвы) вновь пробудились сомнения – куда нас понесло? Дело в том, что крепкие морозы неожиданно отступили (всего-то минус 15°!), а потому вместо твердого промерзшего покрытия под колесиками «Матиза» оказалась каша, приготовленная по рецептам местных дорожников, – в каждом уезде своя. Малыш старается изо всех сил и ему это удается – шипованная «Таганка» М-275 155/70R13 неплохо держит дорогу. Однако кое-где идешь в режиме глассера – все-таки дороги надо чистить, а не пытаться растопить снег там, где он упал. Извините – наболело...

В ближайшую субботу елочная игрушка выползла из сутроба и впервые в жизни пересекла границу МКАД...

«МАТИЗ» ЗА ГРАНИЦЕЙ...

Честно говоря, несмотря на безукоризненное поведение в условиях столицы, некое беспокойство все-таки оставалось. Поэтому первые вылазки решили делать короткими – не дальше 300 км от дома. В случае чего, коллеги спасут. Однако спасение не потребовалось.

Добравшись за три часа до Торжка, «Матиз» окончательно «обрусел». Лазит по крутым улочкам, разворачивается в заснеженных дворах и пьет, не закусывая, тверской бензин. Только однаж-

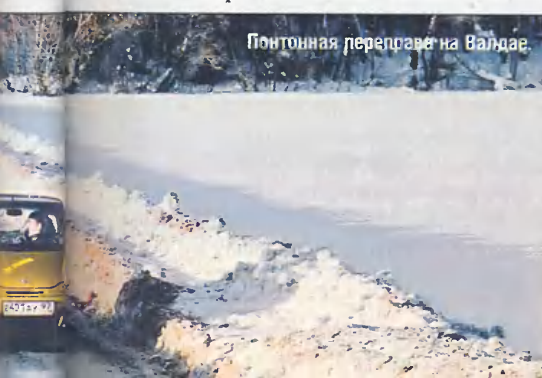


Бак невелик – 35 литров. Однако запас хода больше 450 километров.

ды, когда шаловливой золотистой мордочке захотелось взглянуть на очередной Божий храм, из-под днища раздался неприятный скрежет – глубокая обледенелая колея решила испытать на прочность защиту картера.

Поездки на уик-энды пришлось «Матизу» по вкусу – за Торжком последовали Оптина Пустынь и Козельск, затем – Владимир и Боголюбovo. Последнюю поездку смело можно назвать решающей: минус 37° – это, знаете ли... Рука, схватившая без перчатки металлический запра-

Понтонная переправа на Валдае.





ОТ ПОКУПКИ ДО «ГЛУБИНКИ»

DAEWOO MATIZ

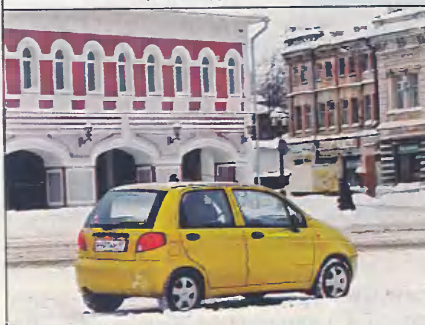
Пробег, км	2020
из них:	
город	300
шоссе	1720

Средний расход топлива, л/100 км (зимняя эксплуатация)	6,4
--	-----

Расходы на бензин, руб.	1228
-------------------------	------

Расходы на запасные части, ремонт, обслуживание, руб.:	
Масло моторное	956,54
Фильтр масляный	89,28
Стоимость работ ТО-1	1275,39
Покрышки зимние (5 шт.)	4500
Диски колесные (5 шт.)	4250
Сигнализация	8700
Защита картера	2500

Общие расходы на бензин, запасные части и ремонт, руб.	23 499,21
--	-----------



ТЕСТ «ГЛУБИНКА»

DAEWOO MATIZ

Пробег, км	2050*
из них:	
шоссе, асфальт	380
город	60
снег, лед	1610

Расход топлива, л/100 км (зимняя эксплуатация):	
шоссе	5,8
город	7,2
средний	6,9

Расходы на бензин, руб.	1373
-------------------------	------

*Общий пробег – 4070 км.



Через Ярославль – ходом: «Матиз» буквально тонет в грязи и не хочет здесь задерживаться. На обводке вокруг Данилова находим нужный поворот налево – к Пошехонью. Здесь «кашу» готовили другие повара, и она не такая противная. Смеркается. Вдали на дорогу выбирается какой-то темный силуэт, похожий на корову. Ой, лось! А вон еще один!

«Матизу» лося понравились – на родине-то он их не видел. Быстро темнеет, и наша елочная игрушка получает еще один плюсики: за фары. Есть и минус – приборный щиток отражается в боковых стеклах, а это нехорошо.

Шесть вечера: выезжаем в Пошехонье (на картах прежних времен – Пошехонье-Володарск).

НАЗАД, НО НЕ В БУДУЩЕЕ

«Провинция – это место, где после захода солнца неженатому человеку абсолютно нечего делать».

из польского юмора

– Гостиница? А вот – через мостик, через другой, а там увидите такое здание...

Господи, у нас «Матиз» или машина времени? Темный коридор, одинокая лампочка на проводочках, крашенные синей масляной краской стены – брр... Цена – по 125 «р» «с носа» – располагала, но все остальное... Переглянулись: едем в большой город.

Восемь вечера – перед нами Рыбинск, он же Щербаков, он же Андропов в разные периоды отечественной истории. Поплутав, находим гостиницу... За пятьдесят «р» нашему малышу отводят место прямо перед входом.

Утро пытаемся начать с водных процедур – чумазого «Матиза» нужно вымыть для фотосъемки. Ха-ха-ха... С трудом находим действующую мойку – пацаны соскучились по работе и за 70 рублей придают «игрушке» пужный вид.

Едем в Углич... Летом переправились бы через Волгу на мышкинском пароме, а как сейчас? Предварительные прогулки по Интернету оптимизма не добавили – оказывается, угличская переправа закрыта с 2002 года. Придется ехать аж до Калязина, а там... Обидно: Мышкин – вот он, по ту сторону речки. Настроение начинает портиться.

Вдобавок дорога, как бы это сказать... В общем, где-то за Охотино с боков стали подступать деревья и сугробы, а под колесами почувствовалась целина. Через несколько минут мы остановились в дремучем лесу. Здесь на-



верняка водятся медведи и прочие симпатичные существа...

Развернуться нет никакой возможности – с позором пятимся назад. В зеркале видим фары – на нас надвигается УАЗ-469. Машем руками и спрашиваем, долго ли тянется такая дорога?

– Да нет! – улыбается водитель УАЗа, – километра три всего.

– А дальше?

– А вот дальше вообще никакой дороги нет! Вам надо вернуться километров на 20 и повернуть на Новую Деревню – там проедете...

Мужик не обманул – в середине дня выезжаем в Углич. Наконец-то нормальный город – с симпатичными домами, новогодними елками, ледяными фигурами на площади.

– Вы из Москвы? – интересуется местный печник. – Я вот к вам переезжаю – заказов полно. А в Калязин дороги нет – через Ярославль надо было... Куда едете-то?

Объясняем, что, вообще-то, в Мышкин, но поскольку переправа в Угличе закрыта...

– Как это закрыта? Никто ее не закрывал – врут ваши писатели. Вон она, плотина – поезжайте!

Через пару часов мы в Мышкине. Ради интереса спускаемся к реке – и не зря. Паром, естественно, не работает – лед на Волге достиг метровой толщины, однако перед нами – длинный участок с открытой водой. Рыболовы насверлили лунок, под тяжестью снега лед просел, вода выступила на полметра наружу – все это нам объяснили мышкинцы. А вон там торчат вешки, а на другом берегу стоят «уазик» и «буханка» – сейчас они поедут сюда. Ага – пошли!

Зрелище эффектное. Машины прыгают по ледяным глыбам, затем ныряют в воду и, наконец, выползают на сушу.



Типичная деревня в глубинке – ни людей, ни машин.

«Матиз» тоже съехал на лед, однако штурмовать Волгу отказался: Весегонск на этом берегу, так что – поехали.

Некоуз, Совково, Октябрь, Красный Холм, Хабощкое... Не так-то далеко от проспектов и желтых огней Москвы или Питера, но какая же пропасть разделяет эти населенные пункты России! А ведь есть еще и другие – фары «Матиза» выхватывают из придорожного мрака одинокие силуэты бабушек с ведрами, обреченно бредущих куда-то по сугробам

Форсировать Волгу удалось по плотине в Угличе.



среди брошенных домов и скелетов храмов. Под колесами все та же непредсказуемая мерзость – каша неожиданно сменяется огромными булыжниками, кото-



рые забыли просеять, высылая на дорогу песок. К счастью, за последние полдня попало от силы два десятка встречных машин и пара попутных, что помогло добраться до цели без эксцессов.

Часов в семь вечера въезжаем в Весегонск – самую дальнюю точку маршрута. Гостиница «Весь» – копия пошехонской, но выбора нет. Тишина на темных улочках кажется абсолютной и непререкаемой. Сотовые телефоны бездействуют – как бы позвонить домой?

На правах рекламы

ВСЕДОРОЖНАЯ МУЖСКАЯ ОБУВЬ

Голь на выдумки хитра – обнаружив некую вышку, торчащую возле спящего почтового отделения, делаем радостное открытие: в нескольких метрах от нее появляется слабенький сигнал «на пару делений»...

БЕЗ СОЛИ ВКУСНЕЕ

*«Как стих без мысли в песне модной
Дорога зимняя гладка».*

А. С. ПУШКИН

После вчерашней «полосы препятствий» дорога на Устюжну кажется автобаном. То ли у дорожников кончилась соль, то ли ей здесь никогда и не пользовались, но плотное утрамбованное покрытие, сливающееся по цвету с белоснежными полями, вызвало чувство облегчения. «Матиз» легко бежит на пятой передаче и даже не обижается на то, что вместо паркета под ним – типичная «стиральная доска». Однако после Пестова белое покрытие сменяется привычной грязью, а встречные фуры так и норовят сложиться пополам на крутых спусках. То же – в Боровичах. Но настроение отличное – часам к трем будем в Валдае, а там и до дома рукой подать.

Человек предполагает, а Всевышний располагает... Буквально в паре километров от магистрали М10 справа за заснеженным озером блеснули на солнце купола какого-то храма – это же Иверский монастырь. Пробираемся по узкой перемычке меж двух озер и по вмерзшему в лед понтонному мосту – красота... И потраченное время совсем не кажется потерянным.

Все, теперь – домой. Под колесами почти чистый асфальт – ура! Стрелка



Почти по Джеку Лондону – белое безмолвие и... наш «Матиз».

спидометра забирается за 120 и... километров через двадцать утыкаемся в хвост длинной-предлинной пробки.

Через полтора часа ожидания терпение лопается – разворачиваемся и едем перекусить. В ближайшем кафе узнаем от дальнбойщиков: образовавшийся из-за аварии завал (девять машин!) расчистят только через четыре-пять часов. Выходит, самое разумное – переночевать в Валдае. Прекрасный двухместный номер в придорожном мотеле с горячей водой, телевизором и прочими благами цивилизации стоит 640 руб. Внизу – магазин, кафе, сауна – недаром здесь так много водителей из Финляндии...

Без пятнадцати четыре утра стартуем – хорошо бы добраться до дома раньше, чем тронутся сотни почтующих вдоль трассы грузовиков. Последний раз заправляемся в Клину и около девяти утра пересекаем МКАД: Москва! За 72 часа пробега пройдено 2050 км и сожжено 137 литров «92-го» бензина. Средний расход – 6,7 л/100 км.

ЧТО У НАС НЕ ТАК?

Чтобы «Матиз» не заболел манией величия, излагаем ниже все негативные черты характера доставшейся нам елочной игрушки.

На морозе не желает срабатывать мастер-замок водительской двери – приходится помогать ему ключом. В салоне темно – двери не оборудованы концевыми выключателями. Крышка перчаточного ящика не понимает вежливого обращения и захлопывается только кулаком. Фирменная сигнализация, несмотря на регулировку, периодически начинает реагировать на кошек – придется вторично обратиться на сервис. В мороз обмерзают боковые стекла обеих задних дверей – при том, что в салоне очень жарко. Автомобиль достаточно шумный – хорошо слышен рокот моторчика, а подвеску нельзя назвать бархатной. Расход топлива мог быть и поменьше – декабрьско-январские аппетиты составили от 5,9 л/100 км по загородным просторам до 7,8 л в московских заторах. А еще не понравились слишком короткие нижние подушки передних сидений. Не вызывают восторга и разнокалиберные щетки стеклоочистителей: понадобится поменять – придется покупать два комплекта или переплачивать за фирменные «матизовские».

Такой список минусов вызовет естественное раздражение многих владельцев новеньких ВАЗов или ГАЗов, озабоченных подтеканием масла, заменой хомутов, неработающими «печками» и нежеланием моторов пускаться при температурах, естественных для России. Что ж, может, и в «Матизе» скоро что-нибудь отвалится – тогда узнаем, какова цена гарантии на пять лет или 100 000 км пробега...

Пару слов о габаритах салона – его пятиместность нужно воспринимать философски. Действительно, сзади легко усаживаются три пассажира, не толкая коленками сидящих впереди, но если все трое в полусубках, станет немножко тесно.

* * *

Те, кто упорно считает «Матиз» елочной игрушкой, могут сделать красивый жест и преподнести такую «игрушку» в подарок любимой женщине – хоть на Новый год, хоть на 8-е Марта. Пусть вешает на елку, кладет на полочку или просто ездит в свое удовольствие. А иногда дает поиграть вам... 139

Ну разве можно миновать Иверский монастырь?



СКОЛЬКО НУЖНО

/ТЕСТ

ВЕДУЩИХ?



ЧЕТЫРЕ ЛУЧШЕ, ЧЕМ ДВА – ТАК ЛИ ЭТО?

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ФОМИН

ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Рожденные для раллийных трасс полноприводные легковые машины вскоре вышли на «цивильные» дороги. Спортивные успехи – один из лучших катализаторов покупательского спроса. Но, как обычно, чем красноречивее доводы «за», тем больше сомнений. Чтобы поставить «чистый» эксперимент, не хватало пустяка – двух одинаковых автомобилей с разным типом привода. Иначе ведь сравниваются не концепции, а реальные примеры их воплощения (см. ЗР, 1999, № 5), что совсем не одно и то же.

С НЕБЕС НА ЗЕМЛЮ

Итак, перед нами два «почти одинаковых» автомобиля. «Ауди-А4 Аван» с двигателями 1,8Т и механическими коробками передач. Вся разница в цвете, маленьком шильдике «Quattro» на одной из машин и, естественно, приводе на четыре колеса. На «Ауди-кваттро» раздачей крутящего момента между передней и задней осью традиционно заведует червячный дифференциал повышенного трения «Торсен», никак не связанный электронными узами. Принцип его работы ясен уже из названия – если, конечно, знать, что «Торсен» не шведская фамилия, а английская аббревиатура от Torque и Sensitive (буквально – «чувствительный к крутящему моменту»). Благодаря ему старания мотора не пропадают впустую на буксующих колесах, и в то же время он

достаточно гибок, чтобы перераспределять момент, отслеживая изменение сцепления шин с дорогой. Межколесные дифференциалы в трансмиссии «Ауди» – свободные и дополнительно вкладывают в управляемость не вносят.

Сколько весит 4x4 – в прямом и переносном смысле? Согласно нашим измерениям, «Ауди-А4 Аван» с шильдиком «Quattro» тяжелее переднеприводного собрата на 78 кг. По заводской спецификации разница составляет 85 кг – спишем ее на различный объем бака, погрешность измерений, успешную налипнуть отечественную грязь. Ну а по мнению официальных дилеров «Ауди», версия «кваттро» «тяжелее» на... 3390 евро. Базовый «А4 Аван 1,8Т» стоит 30 650 евро, «кваттро» – 34 040. «Полноприводный» килограмм оценен в 43 евро – что ж, немецкая механика никогда не была дешева.

В чем, собственно, преимущества полного привода? Наиболее важное – крутящий момент двигателя распределяется на все колеса, благодаря чему вся масса машины «участвует» в создании тягового усилия. Иными словами, сцепной вес полноприводного автомобиля равен его весу, а не половине или даже 60%. Естественно, на скользких дорогах это дает немалые выгоды. Попробуем их оценить.

ЛУЧШЕ ГОР

МОГУТ БЫТЬ ТОЛЬКО ГОРЫ

Крутые подъемы на дорогах дмитровского автополигона завалены све-

жим снегом полуметровой глубины, а вот 12 и 16% вполне доступны для нас. Укатанный влажный снег при температуре около 0°C моментально превращается под колесами в гладкий лед. Даже породистым зимним покрышкам такое покрытие не по зубам – неосторожно прибавил газу, и переднеприводный «Ауди» не в силах тронуться и на меньшем из подъемов. Впрочем, при аккуратной работе сцеплением и газом это упражнение вполне по силам водителю средней квалификации. А вот подъем 16% выставляет уже совсем другие оценки – если «Ауди» с шильдиком «Quattro» уверенно трогается и разгоняется вверх, то моноприводному остается беспомощно вращать колесами – подобные подъемы подвластны ему только с разгона.





Передний привод – необходима коррекция траектории рулем.



Полный привод – поворот со скольжением всеми четырьмя колесами.

РАЗГОН, ЕЩЕ РАЗГОН

Насколько эффективнее полноприводный автомобиль разгоняется по скользкой дороге? На укатанном снегу (см. таблицу и график) до 40 км/ч «Ауди-А4 Аван кваттро» резвее переднеприводного примерно вдвое, и он наращивает перевес примерно до 80 км/ч. Выше динамика ограничивается уже мощностью двигателя, а не сцепными параметрами, поэтому после 100 км/ч преимущество полного привода для машины с удельной мощностью около 100 л. с./т утрачивается. Впрочем, это справедливо лишь для укатанного снега с коэффициентом сцепления 0,3–0,4. Чем более скользким будет покрытие, тем выше этот порог.

И все же ответ оказался отнюдь не простым. Все дело в системе стабилизации ESP. В «Ауди» предусмотрено только два режима ее работы – либо полный контроль автомобиля, включая тягу на колесах, либо полное его отсутствие. Может ли опытный водитель «переиграть» автоматику при разгоне? Наш ответ утвердительный. Причем на машине с одной парой ведущих его преимущество очень весомо – более трех секунд в разгоне до 100 км/ч. Полноприводная «разбегается» значительно резвее, но и здесь лидирующие пози-

ции сохраняет человек. Хотя и не столь убедительные: 0,5–0,6 с до 100 км/ч.

Впрочем, в неудаче электроники повинны не только те, кто составлял программу ESP, но и характеристика наддувного двигателя 1,8T. Если вмешательство ESP «придушит» мотор ниже 1500 об/мин, то для выхода на рабочий режим, когда турбокомпрессор вновь «оживит» его, потребуется время. Без сомнения, с атмосферным мотором проигрыш ESP был бы не столь заметен.

Наихудшие результаты в разгоне получены именно тогда, когда водитель «помогал» системе, приотпуская педаль газа при увеличении пробуксовки. Вывод недвусмысленный – электронике надо доверять, даже если привычные рефлекс и водительский опыт диктуют обратное.

ВМЕСТЕ ИЛИ ВМЕСТО?

Почему мы уделили так много внимания разгону? Да потому, что именно он определяет преимущество полноприводного автомобиля на извилистой трассе. Скорость движения по дуге ограничена коэффициентом сцепления шин – еще быстрее, и машина уже не удержится на траектории, будь у нее четыре или два ведущих колеса. Да, конечно, автомобиль с одной ведущей осью должен

быть чувствительнее к изменению тяги на колесах или движению рулем. В действительности «Ауди-А4 Аван кваттро», однозначно более стабильный на прямой, оказался более «нервным» в предельном повороте, резко закидывая «корму» под сброс газа. Впрочем, того, кто ожидает подобной реакции, она не удивит. Более того, занос задней оси легко переводится в скольжение всеми четырьмя колесами, позволяя... Правильно, начинать ускоряться задолго до выхода из поворота, тем самым выигрывая доли секунды. А на извилистой кольцевой трассе они сложились примерно в 4 секунды преимущества над переднеприводным автомобилем. Это у эксперта – у водителя, имеющего лишь базовые навыки управления полноприводной машиной, выигрыш вдвое скромнее. А «обыкновенный» водитель и вовсе остается (в лучшем раскладе) «при своих». За рулем переднеприводного «Ауди» на извилистой скользкой трассе водитель более напряжен, чаще корректирует траекторию и совершает движения рулем с большей амплитудой. Управление полноприводным, на первый взгляд, требует меньше усилий. Однако при ошибке в выборе траектории понадобится быстрая коррекция рулем со значительными углами поворота. Эту особенность «Ауди-А4 Аван кваттро» мы уже отмечали (ЗР, 2003, № 1).

Система стабилизации нивелирует результаты водителей разной квалификации. Напомним, что нынешняя ESP на обоих вариантах «Ауди» не способна адекватно воспринимать скольжение «всеми четырьмя» – она стремится заставить автомобиль двигаться в направлении, задаваемом передней осью, и ради этого убирает лишнюю, по ее «мнению», тягу. Кстати, по нашим наблюдениям, на полноприводном «Ауди» вмешательство ESP гораздо менее ощутимо. Причина очевидна – четыре ведущих колеса буксуют куда реже, чем два, а потому ESP лишней раз не осаживает мотор.





В глубоком снегу преимущество полноприводного автомобиля весьма заметно.

ЕСТЬ МНЕНИЕ

Толкуют о «коварном нраве» полноприводных легковых машин. Дескать, до определенного момента все отлично, а потом... Скорее всего, недоверие возникло из-за типичных ошибок: вход в поворот на завышенной скорости, слишком большой угол поворота руля, занос и потеря контроля над автомоби-

А СНЕГ ИДЕТ...

Как ни уверяют производители, что создают полноприводные легковые машины вовсе не ради повышения проходимости, ее все же норовят проверить. Не удержались и мы, благо, площадка в конце динамометрической дороги была покрыта ровным слоем снега толщиной около 20 см. Да-

же полноприводный «Ауди-А4» преодолевал его с большим трудом – что неудивительно при дорожном просвете 130 мм. Его переднеприводный собрат смог въехать на снежную целину лишь с небольшого разгона и продвинулся на вдвое меньшее расстояние. Впрочем, периодически сдвигая назад и утапливая колено, оба смогли сносно продвигаться вперед. Так что без подобающего дорожного просвета говорить о «вездеходных» качествах не приходится.

И ВСЕ-ТАКИ: «ЗА» ИЛИ «ПРОТИВ»?

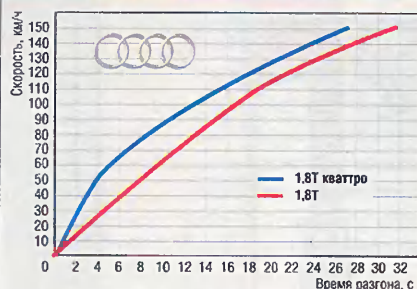
Не ждите однозначного ответа. Во-первых, польза от полного привода прямо пропорциональна удельной мощности. Иными словами, на 70-сильной малолитражке он едва ли покажет себя с лучшей стороны (редкое исключение – штурм обледенелых подъемов). Во-вторых, современные системы ESP пока не «умеют» использовать преимущества полного привода в полной мере. В-третьих, реализовать многие возможности такого автомобиля может только подготовленный водитель.



лем... Да, устойчивость на прямой обманчива – даже в нашем эксперименте рядовой водитель, пересев на полноприводный «Ауди», стал заезжать в поворот быстрее, а к реакции машины на это оказался не готов... ESP подоспела как раз вовремя – впрочем, именно для таких ситуаций ее и задумали.

Другое суждение было подтверждено единогласно: полноприводный автомобиль субъективно «тяжелее» на ходу. Впрочем, не только субъективно: за период теста пробежавший такую же дистанцию в тех же условиях переднеприводный автомобиль «сдел» бензина примерно на 10% меньше.




График разгона на скользком покрытии


Место «перелома» указывает на прекращение пробуксовки колес. Данные по наилучшим попыткам разгона без ESP.



А в результате? Если автомобиль для вас только средство для доставки из пункта А в пункт Б, а водительский опыт и стаж невелики, то, наверное, не стоит обращать внимание на полноприводную модификацию. Это все равно не вездеход, а сэкономленных денег хватит как минимум на шикарный отдых для всей семьи...

Иное дело, когда автомобиль не только транспорт, но и увлечение, и хобби. Если вы не жалеете средств на свое совершенствование как водителя и хотите наслаждаться новыми возможностями. В таком случае полному приводу нет альтернативы.

ИЗР

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

AUDI A4 AVAN	1.8T	1.8T Quattro
Общие данные		
Снаряженная масса, кг	1430	1515
Максимальная скорость, км/ч	225	223
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,8	8,9
Топливо/запас топлива, л	бензин АИ–91–95	70 66
Двигатель		
бензиновый, с турбонаддувом		
Расположение, число цилиндров	Р4	
Число клапанов	20	
Рабочий объем, см³	1781	
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	120/163 5700	
Крутящий момент, Н·м при об/мин	225 1950–4700	
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	на все колеса
Коробка передач	M5	
Ходовая часть		
Подвеска: спереди	независимая, многорычажная	
сзади	независимая, многорычажная	
Усилитель рулевого управления	гидравлические, с усилителем и ABS	
Размер стандартных шин	195/65R15	
Тормоза:	гидравлические, с усилителем и ABS	
передние	дисковые, вентилируемые	
задние	дисковые	

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ

	1.8T	1.8T Quattro
Весовые характеристики		
Снаряженная масса, кг	1499	1577
Нагрузка на ось, кг:		
переднюю	856	858
заднюю	643	719
Торможение с 60 км/ч		
Тормозной путь, м	35,8	35,7
Замедление, м/с²	3,9	3,9
Разгон, с:		
0–140 км/ч	27,9	23,0
0–120 км/ч	21,3	16,2
0–100 км/ч	17,1	12,1
0–80 км/ч	13,3	8,3
0–60 км/ч	9,8	5,9
0–40 км/ч	6,5	3,1
0–20 км/ч	3,2	1,7

Условия: температура –2°C; давление 749 мм рт. ст.; влажность 80%; покрытие – укатанный снег.

«Лимузин»

Что выгоднее: купить новый автомобиль зарубежного производства или за те же деньги подержанный – классом, а то и двумя выше? Ответ на этот вопрос вы можете найти на страницах мартовского номера журнала «Лимузин», выходящего в издательстве «За рулем».

Для тех, кто предпочитает новые машины, журналисты «Лимузина» подготовили подробнейший рассказ обо всех плюсах и минусах, которые необходимо знать, покупая «Ситроен-



С5». А кроме того, попробовали на ходу новинку – компактвэн «Опель-Зафира» и бестселлер отечественного рынка «Дэу-Матиз», роскошный лимузин БМВ-760Li, полноприводный S-класс от «Мерседес-Бенца», демократичную «КИА-Шума» и сравнили трио малышей – «Опель-Корса», «ФИАТ-Пунто» и «Школу-Фабия».

Не забыты и любители редких и просто уникальных автомобилей, которым на страницах «Лимузина» всегда отводится почетное место. В марте вас ждут прогулка по частной коллекции четырехколесных раритетов князя Монако, боевые автомобили Джеймса Бонда и тест единственного в мире купе «Альфа-Ромео-Брера», признанного «Лучшим концепт-каром 2002 года».

Дополняют обширнейшую картину материалов номера рейтинг безопасности современных всескоростных и аудиоаппаратура от «Клариона», тест автомобильных телеантенн и механические блокираторы дверей, правила пользования ремнями безопасности и все модели «Ауди», которые можно купить в России.

Не пропустите новый «Лимузин»!

ШЕСТОЕ ЧУВСТВО /МОДИФИКАЦИЯ

«СИТРОЕН-С3» ПОЛУЧИЛ АВТОМАТИЧЕСКУЮ КОРОБКУ ПЕРЕДАЧ



ТЕКСТ, ФОТО / ВЛАДИМИР СОЛОВЬЕВ

Совсем недавно «За рулем» (2002, № 8) писал о симпатичном «Ситроене-С3». С тех пор немало французских «трешек» прописалось в России. И вот в дополнение к привычным всем механической и автоматической коробкам передач у С3 появилась коробка-робот (механика под управлением электроники) с интригующим названием «СенсоДрайв» (SensoDrive), в котором возвышенное латинское *senso* – восприятие, чувство – магически переплелось с лаконичным английским *drive* – вождением автомобиля.

РОБОТ НЕ ДЛЯ ВСЕХ

Новыми коробками передач комплектуют только шестнадцатиклапанные двигатели объемом 1,6 л и мощностью 110 л. с. Их устанавливают лишь на самые дорогие С3, оснащенные антиблокировочной системой тормозов и системой стабилизации движения (ESP), датчики которых задействованы при принятии решений электронной системой управления.

Что получает счастливый обладатель «СенсоДрайва»?

Во-первых, возможность выбора автоматического или ручного режимов. Это весьма ценное качество. В городе с

его пробками и плотным транспортным потоком удобнее пользоваться «автоматом», сконцентрировав внимание на сигналах светофора, выбегающих на проезжую часть детей, растерявшихся пешеходах. Автоматический режим поможет новичку быстрее освоиться за рулем, простит ошибки неопытному водителю. Со своей стороны, ручное управление обеспечит вам полный контроль над переключением передач и поведением автомобиля на дороге.

Во-вторых, «СенсоДрайв» избавит водителя от постоянной работы левой ногой с педалью сцепления. К слову, селектор передач, находясь на привычном месте, лишился механической связи с коробкой и по сути превратился в джойстик. Наконец, в-третьих, электронное управление трансмиссией помогает сэкономить топливо. По данным завода, при смешанном цикле езды в автоматическом режиме расход уменьшается в среднем на 0,2 л на каждую сотню километров.

В САЛОНЕ

Самая заметная перемена – исчезновение педали сцепления и появление под рулем двух рычажков. Тот, что под правой рукой, служит для последовательного включения скоростей по вос-

ходящей, под левой – для переключения по нисходящей. Кроме того, в нижней части вмонтированной в руль подушки безопасности есть две кнопки. При движении на высшей передаче они выполняют функции круиз-контроля, позволяя увеличивать и уменьшать задаваемую скорость движения.

Возле привычного на вид напольного селектора передач выросла кнопка включения и отключения автоматического режима работы трансмиссии. На набадашнике селектора вместо «карты» включения передач появились скупые обозначения «+», «-» и «3. х.». Перемещение псевдорычага в крайнее правое положение соответствует «нейтральной».

ДОРОЖНЫЙ ЭМПИРИЗМ

Конечно, первое, что хочется проверить, сев за руль роботизированного С3, как он будет за тебя «думать», как станет включать сцепление, переходить с одной передачи на другую, не заглохнет ли при троганье с места на подъеме. И поэтому я выбираю автоматический режим. Но прежде нужно завести мотор. А значит, обязательно нажать на тормоз, иначе двигатель не запустится, и только потом коснуться кнопки за селектором, которая тут же подсветится

красным огоньком, а на щитке приборов появится цифра «1»: включена первая передача. Можно ехать.

Троганье с места проходит ровно, без рывков. Я никуда не тороплюсь и с любопытством наблюдаю за поведением С3. «СенсоДрайв» также спокойно в зоне 2000 об/мин перешел на вторую, третью... и вот красный симпатяга едет на пятой. Притормаживаю и вновь плавно нажимаю на акселератор. На приборах вырисовывается цифра «3», и вновь начинается разгон.

У светофора остановка. «Сенсо» выбирает «первую» и ждет сигнала. Из любопытства резко даю на газ и спиной, вжатым в кресло, ощущаю, что «Ситроен» понял мои намерения. Мотор раскручивается до 6000 об/мин, и только затем включается «вторая». Машина вырывается вперед, оставив позади соперников. Но какие в городе гонки?



«СенсоДрайв» заявляет о себе подрулевыми переключателями передач и кнопками круиз-контроля на руле.

Оторвавшись, я успокаиваюсь на скорости 65 км/ч, робот переходит на IV, но V не включает. Пятёрка появится на экране, когда я перейду рубеж 70 км/ч. Примечательно, что под сброс газа трансмиссия работает на замедление и четвертая включится снова, когда скорость упадет до 50 км/ч. Кроме того, при наборе скорости совершенно отчетливо прослушивается «сброс газа» при переходе на высшую передачу, а также есть небольшая перегазовка при переходе на низшую.

Задаю задачу посложнее. Останавливаюсь. На табло возникает цифра «1», но с места трогаться не собираюсь. Интересно, хватит ли у «СенсоДрайв» «ума» не мучить сцепление, а перейти на «нейтралку»? Минута, вторая, третья... Есть! Единицу сменила латинская N. Молодец, «Сенсо»! Но стоило коснуться «газа» — на приборах высве-



Рычаг КПП превратился в джойстик.

СХЕМА РАБОТЫ РОБОТИЗИРОВАННОЙ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ «СЕНСОДРАЙВ»



ЗБКП - электронный блок контрольных приборов;
ЗБД - электронный блок двигателя;
АБС - электронный блок АБС.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CITROEN C3 1.6 SENSODRIVE

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	3850
ширина	1667
высота	1519
Снаряженная масса, кг	978
Максимальная скорость, км/ч	192
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,9
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):	
загородный цикл	5,1
городской цикл	8,0

Двигатель

бензиновый

Расположение, число цилиндров	P4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см ³	1587
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	80/110
Крутящий момент, Н·м при об/мин	147 4000

Трансмиссия

Привод	на передние колеса
Коробка передач	5A

Ходовая часть

Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	продольные рычаги, связанные упругой поперечной балкой
Усилитель рулевого управления	электроусилитель
Размер стандартных шин	185/60R15
Тормоза:	
передние	дисковые,
задние	вентилируемые дисковые

чивается «1». Машина готова сорваться с места.

В ручном режиме все происходит точно так же, с той небольшой разницей, что переход с передачи на передачу требует нажатия подрулевых рычажков. То же самое можно проделывать, толкая напольный рычаг-джойстик вперед для включения передач по нарастающей и назад, чтобы включить низшие. Каждый раз мотор раскручивается до необходимых оборотов, чтобы переход был плавным — без рывков и насилия над коробкой и сцеплением.

Единственное, чего сразу не смог «сообразить» робот «СенсоДрайв» — когда мне нужно было включить задний ход при парковке. Пришлось подсказать. Для этого нужно было обязательно нажать на тормоз и, не отпуская педали, отвести селектор вправо-назад. Точно так, как мы привыкли делать на обычной «механике».

Приятно, когда другой человек тебя понимает. Но когда тебя понимает и предугадывает твои желания роботизированная коробка передач, пусть и с красивым названием «СенсоДрайв», — тут пахнет мистикой.

Искусственная интуиция? Шестое чувство у автомобиля? Знаете, это уж слишком!

ГОДЫ ПРИБАВИЛИ СИЛ

«ДЭУ-НЕКСИЯ» ТЕПЕРЬ И С 16-КЛАПАННЫМ ДВИГАТЕЛЕМ



ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН,
АНАТОЛИЙ КАРПЕНКОВ

ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ



«ДЭУ-НЕКСИЯ»

В прошлой жизни – «Опель-Кадет» образца 1984 года. Под маркой «Дэу» выпускалась в Корее. Носила имена «Рейсер» и «Сиело», под которыми по сей день встречается во многих каталогах. С 1996 года автомобиль производят в Узбекистане на «УзДэуАвто». В Корее выпуск машин прекращен. Дилеры предлагают «Нексию» в комплектациях GL и GLE по цене от \$7300 и 8300 соответственно. С февраля этого года вариант GLE можно купить с 16-клапанным двигателем 1,5 л, 63 кВт/ 85 л. с. по цене от \$8950.

ЯГОДКА ОПЯТЬ

Что бы ни говорили скептики об устаревшей конструкции, «Нексия» в народе популярна. В прошлом, 2002 году продано более 7700 новых машин. И хотя современные «европейцы» слегка поколебали позиции почти народного автомобиля, «УзДэу» не собирается оставлять их без боя.

У «Нексии» чуть ли не самые дешевые среди иномарок запчасти, недорогой сервис. А как альтернатива «десятке» она хорошо собрана и неплохо едет. С нынешнего года на узбекские машины предоставляют гарантию пять лет или 100 тыс. км пробега. Но если последнее – скорее в назидание АвтоВАЗу, то новый 16-клапанник уж точно призван побороться с другими импортными в Россию автомобилями.

За более мощный мотор прибавка в цене умеренная. Если хорошо знакома восьмиклапанная «Нексия» с «пол-

ной начинкой» (кондиционером, гидроусилителем, магнитолой и электропакетом) стоит \$9000*, то 16-клапанная даже с литыми колесами укладывается в магический диапазон «до десяти» (точнее – \$9800). Она же без литых колес, но с кондиционером обойдется в \$9550.

Есть, кстати, и другие отличия у возмужавшей «Нексии», но они совсем незначительны: пластиковые накладки под дерево вокруг внутренних ручек спереди, чуть больше молдингов, хромированная решетка радиатора и пара надписей DONC.

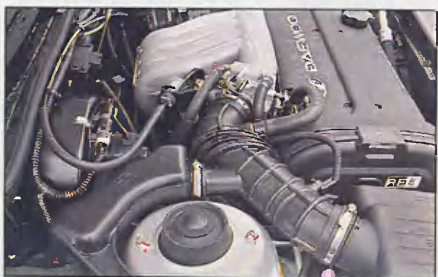


* Цена \$9000 – без каталитического нейтрализатора; тем, кто уважает себя и окружающих, машина обойдется на \$100 дороже.



Новое сердце «Нексии».
Воздухозабор высоко.

Резонансный объем на впуске и «настроенные» патрубки.



шинству водителей важны не столько цифры, сколько чувство удовлетворения.

Пошелестев мотором на холостых оборотах, выезжаем на московские улицы. Пока движемся в плотном потоке, возросшие способности незаметны, однако с удовольствием почувствовали, что на «низах» автомобиль с 16-клапанником едет – мотор не стали делать «крутильным» в угоду большей мощности. Правда, присмотревшись, замечаем, что на одинаковой скорости тахометр более мощной «Нексии» показывает больше, чем у редакционного восьмиклапанника. Стало быть, небольшое «проседание» характеристики двигателя на «низах» есть, но его компенсировали более короткой главной парой (4,176 против 3,944). Это не совсем привычно, но в данном случае абсолютно обоснованно.

Вырываемся из мегаполиса на оперативный простор. Передачи – от третьей до пятой, обороты – от минимальных до разумно высоких. На «низах» отличий от восьмиклапанной машины нет или они совсем невелики. А вот в районе 2500–3500 оборотов новый мотор начинает уходить в отрыв от предшественника. Правда, разница



не очень большая – не будем забывать, что он все-таки полуторалитровый.

Словом, «Нексия-Минор» (это имя изредка фигурирует в официальных материалах), она же «Нексия DONC», куда приятнее привычной машины. Но о переходе на «следующий уровень» говорить не стоит. Доплатить ли за 16-клапанный мотор еще \$550–650? Если покупаете «на последние» – пожалуй, нет. Но если небольшой резерв средств имеется – решайтесь. В конце концов, указанная сумма – то же, что хорошо установленная сигнализация плюс антикор.

13Р

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН
ООО «УЗДАВТО-СЕРВИС». ИНФОРМАЦИЯ
О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

3/2003

53

ДААННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

DAEWOO NEXIA	8-кл.	16-кл.
Общие данные		
Размеры, мм:		
длина		4482
ширина		1662
высота		1393
Снаряженная масса, кг	969	1025
Максимальная скорость, км/ч	163	175
Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5	12,2*
Расход топлива, л/100 км (по нормативу EU 99/100):		
загородный цикл	7,0	6,5
городской цикл	9,5	8,5
Двигатель		
	бензиновый	
Расположение, число цилиндров	P4	
Число клапанов	8	16
Рабочий объем, см ³	1498	
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	55/75 5400	62/85 5600
Крутящий момент, Н·м при об/мин	123 3200–3400	130 4400
Трансмиссия		
Привод	на передние колеса	
Коробка передач	M5	
Ходовая часть		
Подвеска:		
спереди	типа «Мак-Ферсон»	
сзади	упругая поперечная балка	
Усилитель рул. управления	гидравлический	
Размер стандартных шин	175/70R13	185/60R14
Тормоза:		
передние	дисковые, вентилируемые	
задние	барабанные	
*Данные из международного каталога AUTOMOBIL REVUE.		

*Данные из международного каталога AUTOMOBIL REVUE.

ДАБЛ ОУВЭР ХЭД КЭМ

По-русски – два распределительных вала в головке. Вместе с другими техническими решениями они на десять «лошадок» увеличили мощность двигателя (с 75 до 85 л. с.), слегка нарастили крутящий момент, уведя его, правда, в область чуть больших оборотов. И, по данным изготовителя, заметно снизили расход топлива. А стала ли машина быстрее разгоняться?

На табличке рядом с автомобилем, выставленным на продажу, читаем: разгон до «сотни» за 11 секунд, максимальная скорость – 185 км/ч. Инструкция, прилагаемая к автомобилю, уменьшает о динамике, но обещает максимальную скорость только 175 км/ч.

Откроем международный автокаталог, которому каждый производитель представляет официальные данные. Здесь указана «максималка» 170 км/ч и разгон до «сотни» за 12,2 с. В общем, понятно, что автомобиль быстрее едет и шустрее разгоняется, но проверять, на сколько, придется самим ближе к лету. А сейчас поспешим занять место за рулем и доверимся собственным ощущениям. В конце концов, боль-

ИМЯ — ЧИСЛИТЕЛЬНОЕ / НАШЕ ЗНАКОМСТВО

ОБНОВЛЕННАЯ «ДВАДЦАТКА»



ТЕКСТ, ФОТО / СЕРГЕЙ МИШИН

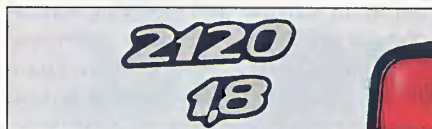
Собственные имена моделей ВАЗа изустно образуют от числовых индексов соответствующих моделей. Что ж, будем называть тольяттинский универсал повышенной вместимости «двадцаткой».

На ее последнее обновление ушло более года. Работали в двух направлениях. Первое — техническое, второе — изменения внешности, то есть фейслифтинг. С него и начнем, ведь встречаются обычно по одежке.

ФЕЙС-КОНТРОЛЬ

Самое заметное в модернизированном облике мини-вэна — «десятые» фары. Наконец-то изъеденная вычурными морщинами облицовки старая «морда» помолодела и обрела некоторое спокойствие и благородство.

«Десятые» фары просились на «двадцатку» давно. Самые наблюдательные читатели наверняка заметили выставочные образцы (в вариантах «менеджер» и «скорая помощь») с такими фарами пару лет назад. Теперь они появились на законных основаниях.



Соответственно изменились капот, передние крылья и облицовка радиатора. Заодно обновили бамперы — они стали лаконичнее и лучше сопряжены с элементами кузова. Кроме того, у «двадцатки» появились полноценные буксирные проушины. Кому доводилось пользоваться буксиром, хорошо знают, как они нужны. Прежние были съемными — стационарные будто бы портили внешний вид машины. Петля, вкручивающаяся при необходимости в специальные резьбовые отверстия спереди или сзади, была при буксировке самым слабым звеном. В спешке ввернул ее на два-три оборота, тягач дернул чуть резче и... готово! Петля вырвана, резьба испорчена и зацепить трос уже не за что.

Появились у «двадцатки» вполне достойные задние фонари — не чета убогой композиции из «оковского» фонаря и задней «противотуманки» от старой «Нивы» и «классики». Увы, столь необходимый в городской суете дополнительный сигнал торможения, появившийся на всех «десятках» и «самарах», здесь отсутствует. Надеемся, этот промах скоро устранят.

Следующее изменение во внешности – более изящное «жабо» между ветровым стеклом и капотом, сделанное из высококачественной пластмассы взамен дешевого на вид пластика АБС. Наружные зеркала – с противоослепляющим покрытием, а взамен окраски боковых стоек кузова, стирающейся с течением времени, – фирменная черная пленка: так симпатичнее и долговечнее. И, наконец, окраска кузова: отныне – только металлик.

В салоне изменений гораздо меньше и коснулись они, в основном, качества отделки. Так, почти вся пластмасса, ранее выглядевшая дешевой, заменена более высококачественной, да салазки передних сидений получили декоративные накладки.

ПО СУЩЕСТВУ

Обязательным для мини-вэна стал гидроусилитель рулевого управления – плод совместного производства немецкой фирмы ZF и тольяттинской «Рулевые системы». Немецкая начинка в отечественном корпусе, с нашей же фурнитурой – приемлемое решение по качеству и цене. Напомню, что



Доступ к третьему ряду вполне удобен.

все «двадцатки» комплектуют дополнительным отопителем салона: он подает подогретый воздух под сиденья среднего ряда. Управление электро-

двигателем второй «печки» – с одного из этих сидений.

Раздаточная коробка на «двадцатке» унифицирована с модернизированным изделием, носящим индекс 2123. В ней для снижения шума в зацеплении уменьшен модуль зубьев шестерен. Увы, «двадцать третья» однорычажная система управления «раздаткой» здесь не появилась. Управлять ей приходится, как и на других «нивах», двумя рычагами.

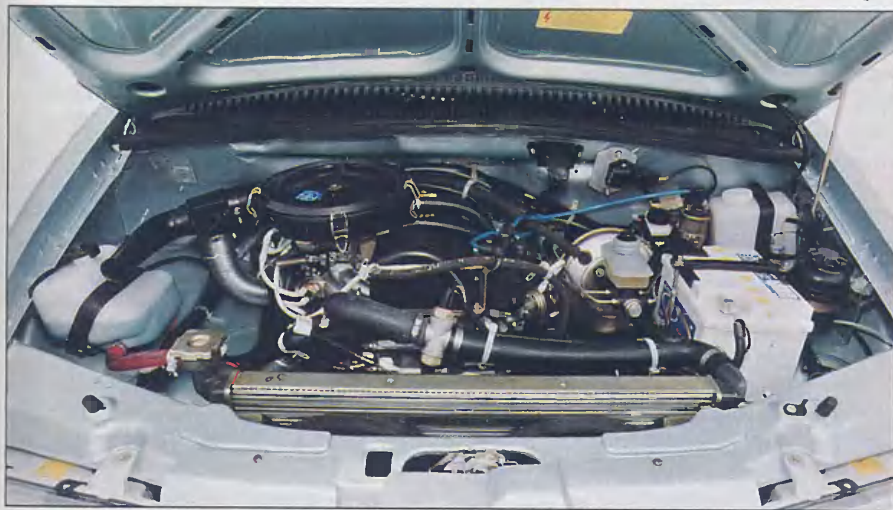
ЦЕНЫ, ОПЦИИ, ПЕРСПЕКТИВА

Базовая версия обновленной «двадцатки» в Тольятти стоит 210 тысяч рублей. За наиболее популярные цвета могут накинуть еще несколько тысяч.

По спецзаказу на «двадцатку», как и на прочие вазовские машины, можно кое-что добавить. Легкосплавные диски колес, наружные зеркала большего размера, впрысковый двигатель (ВАЗ-21213 или 21214). Те, кому нужен автомобиль побольше, могут заказать машину с увеличенным на 300 мм задним свесом. Прирост кузова – в пользу багажника, второй и третий ряды сидений остаются на своих местах.

В обозримом будущем ВАЗ-2120, как и пятидверную «Ниву» ВАЗ-2131, продолжают выпускать. Прекращение производства на ВАЗе коротких «нив» 21213 и 21214, намеченное на август-сентябрь этого года, не повлияет на выпуск полноприводных автомобилей в опытно-промышленном производстве. Тем не менее, для «двадцатки» прорабатывается запасной вариант – заднеприводный, с «волговским» мостом. Подвеска при этом останется «родной», пружинной.

Готовится вариант кузова с распашной боковой дверью взамен сдвижной. Такая конструкция проще, менее капризна в эксплуатации, а главное – ошутимо дешевле.



Двигатель – ВАЗ-2130, 1,8-литровый, карбюраторный.



Обновленная решетка забора воздуха более функциональна.



Для второго ряда сидений свой отопитель (для наглядности выдвинут)

ТЕКСТ, ФОТО / СЕРГЕЙ МИШИН

Время летит! Кажется, недавно мы примеряли к своим авто зимние шины и вот снова пора переобуваться.

Но во что? Все шины черные и круглые, только на одних езда – удовольствие, на других – нервотрепка. Представить себе, что принесет покупка той или иной модели, поможет очередной тест тринадцатидюймовых летних шин самых последних разработок. По традиции, кроме простого сравнения их между собой, решим еще и дополнительные задачи.

* * *

В нынешнем тесте участвуют восемь покрышек самой массовой размерности 175/70R13 – от недорогих отечественных до совсем не дешевых «Бриджстоуна» и «Континентала». Кроме того, два «корейца», правда, с чуть более широким протектором 185/65R13. Полагаем, что дополнительные 10 мм погоды не сделают. Теоретически понятно, что увеличение ширины шины улучшает сцепные свойства, а платой за это будет повышенный «аппетит». Вот и первая задачка – проверить на практике, насколько значимы эти 10 мм.

Шесть из тестируемых шин – сугубо летние. Четыре – всесезонные. Две из них – совместного производства. Одна модель – «Медео» создана «Гудьиром», а изготовлена на Ярославском шинном заводе, другая, «Фортио» – разработка «Бриджстоуна» украинской выпечки. К этой паре добавили

еще два отечественных аналога для всесезонной эксплуатации – от ЯШЗ и Нижнекамского завода. Итак, следующая задача – оценить «всесезонку» на фоне летних шин.

Работу, как обычно, начали с обкатки. Каждый комплект перед испытаниями набегал по 500–700 км. Только такой пробег служил своеобразным пропуском на тест. Носитель – ВАЗ-2111.

Инструментальная часть – замеры тормозного пути со скорости 60 км/ч и скорости при выполнении «короткой переставки» (резкая смена полосы движения на участке длиной 12 метров) проводились на сухом и мокром асфальте. Особое внимание уделили оценке топливной экономичности и сопротивления качению. Методика – типовой перечень заводских испытаний летних шин. Расходы топлива замеряли на более высоких скоростях, чем с зимними покрышками (90 и 120 км/ч), выбег – со скорости 50 км/ч и время разгона от 40 до 120 км/ч на четвертой передаче при газе в «шпол». Главные испытательные приборы – мерительный комплекс «Датрон» с датчиком пути

«Корревит-Л» и расходомер «Пирбург».

И, конечно, экспертные оценки – ими определяли удобство и надежность управления на предельных скоростях (на сухом и мокром асфальте), курсовую устойчивость и комфортабельность шины – плавность хода и уровень шума.

ДОРОГИ



10

место – 129 очков



FORTIO

Производитель – Украина
Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
Глубина рисунка протектора – 9,5 мм
Масса шины – 7,5 кг
Цена в Москве – 1050 руб.
Соотношение цена/качество* – 8,14

Шина, разработанная с участием японской фирмы «Бриджстоун», увы, оказалась весьма слабой на фоне остальных всепогодных конкурентов, не говоря уже о летних шинах. Все ее достижения – более-менее приличные тормозные свойства. Уровень комфорта – средний, как и способность резко сменить полосу движения на сухом асфальте. Все остальные показатели, от поведения в быстром повороте до топливной экономичности, – слабые. К тому же «Фортио» – самый тяжелый образец. Осталось надеяться, эта шина будет выглядеть лучше в зимних условиях.



Неплохие для всесезонной шины тормозные свойства.



Высокие сопротивление качению и расход топлива, низкая курсовая устойчивость, неуверенное поведение при прохождении поворотов.

*Чем соотношение меньше, тем лучше.

Оценки, выставленные экспертами в баллах и результаты замеров, мы перевели в очки: за лучший результат – десять очков, за худший – одно, а промежуточные – согласно показанному результату. Это позволило суммировать все показатели шины и таким образом провести «абсолютный» зачет. Здесь, как и при оценке зимних шин, приме-

няли коэффициенты значимости. Обратите внимание: многие отличаются от использованных зимой – приоритеты здесь другие. В частности, показатели комфорта и экономичности летних шин, по нашему мнению, «весят» больше, чем у зимних. Для тех, у кого собственная шкала ценностей, приводим абсолютные результаты замеров.

Считаем, что шины шириной 175 и 185 мм вполне допустимо сравнивать в общем зачете. Единственный показатель, по которому более широкие шины «выпрыгнули» вверх, – плавность хода. Впрочем, их высокий результат – следствие не только более широкого протектора: здесь существенную роль играют конструктивные особенности шины. Других превалирующих особенностей не отмечено – ни супервысоких сцепных свойств, ни разорительного расхода топлива.

Теперь о «всесезонке». В целом эти шины, естественно, проиграли сугубо летним. Понятно, что часть своих «летних» свойств они теряют из-за необходимости прилично выглядеть на зимних дорогах. Но насколько всесезонные шины способны держаться за снег и лед? Постараемся ответить, сравнив их с настоящими зимними.

[3P]

СОХНУТ! /ТЕСТ

ПОДБИРАЕМ ЛЕТНИЕ ШИНЫ

Итак, результаты теста сведены в таблицу, места расставлены согласно результатам. Остается лишь сформулировать ответы на дополнительные задачи.



Производитель – Россия (МШЗ)
Максимальная скорость – 210 км/ч (индекс «Н»)
Глубина рисунка протектора – 7,5 мм
Масса шины – 7,3 кг
Цена в Москве – 650 руб.
Соотношение цена/качество – 4,58

Самая слабая летняя шина, по многим номинациям проиграла даже всесезонным покрышкам. Ее скромных козырей – высокой топливной экономичности и неплохой курсовой устойчивости явно недостаточно, чтобы подняться на более высокую ступень. Скоростной индекс «Н» для этой шины – скорее рекламный ход, чем необходимость.

Останавливаться и поворачивать даже на сухом асфальте «Эффект» не очень любит. Предельные режимы на виражах противопоказаны. Автомобиль «эффектно» проваливается в глубокий занос, и если сразу не принять серьезных мер по его устранению, норовит развернуться задом наперед.

- ⊕ Хорошая экономичность, низкое сопротивление качению.
- ⊖ Очень низкие сцепные свойства на сухом асфальте, высокий уровень шума, ненадежное поведение в критических режимах.

9

место – 142 очка



«ТАГАНКА» М-279 EFFECT

3/2003

57

8

место – 197 очков



MEDEO

Производитель – Россия (ЯШЗ)
Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
Глубина рисунка протектора – 9,0 мм
Масса шины – 7,2 кг
Цена в Москве – 1150 руб.
Соотношение цена/качество – 5,84

Рисунок протектора повторяет зимнюю модель «Гудьира», при чем участии она и создана. Видимо, состав смеси скорректирован для летних условий. «Медео» обладает хорошими боковым сцеплением и экономичностью. Невысокую курсовую устойчивость шины с зимним рисунком протектора еще можно простить, но очень скромные тормозные свойства и плавность хода, увы, оставляют желать лучшего.



Высокие для всесезонной шины экономичность, боковые сцепные свойства.



Невысокие тормозные свойства, курсовая устойчивость и плавность хода.

Производитель – Россия («Нижекамскишина»)
Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
Глубина рисунка протектора – 7,5 мм
Масса шины – 7,3 кг
Цена в Москве – 700 руб.
Соотношение цена/качество – 3,29

Единственная в тесте шина с двухслойным брекером, все остальные – с однослойным. Потому эта «Кама» и не показала выдающихся результатов по экономичности и сопротивлению качению.

Тормозные свойства на любом покрытии очень хороши, особенно если учитывать всесезонность покрышки. Увы, этого нельзя сказать о боковом сцеплении и уводе – по этим показателям «Кама» опережает лишь летнюю «Таганку».

Характерная особенность этой шины – гулкий шум. Да и плавность хода могла бы быть лучше.



Тормозные свойства и курсовая устойчивость очень неплохи для всесезонной шины.



Низкий комфорт, повышенный расход топлива на высокой скорости.

7

место – 213 очков



«КАМА-205»

Производитель – Россия (ЯШЗ)
Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
Глубина рисунка протектора – 8,0 мм
Масса шины – 6,7 кг
Цена в Москве – 700 руб.
Соотношение цена/качество – 3,24

Ярославская «всесезонка» неплохо тормозит на любом покрытии, у нее практически «летнее» поведение в повороте на сухой дороге. Увы, на мокрых виражах машина движется менее уверенно, срываясь то в снос, то в занос. С расходом топлива, как и с курсовой устойчивостью на высоких скоростях, этот «Медведь» немного подкачал. Зато уровень комфорта – выше среднего.



Неплохие для всесезонной шины тормозные свойства, хорошая управляемость на сухом асфальте.



Низкая курсовая устойчивость, значительный расход топлива на высоких скоростях.

6

место – 216 очков



«МЕДВЕДЬ» Я-650

Производитель – Германия
 Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)
 Глубина рисунка протектора – 8,0 мм
 Масса шины – 6,9 кг
 Особенности – несимметричный протектор
 Цена в Москве – 1680 руб.
 Соотношение цена/качество – 5,22

По своим характеристикам не соответствует брэнду именитого производителя. Внешняя половина протектора предназначена для сухого покрытия, внутренняя – для мокрого. Видимо, поэтому шина обладает «половинчатыми» сцепными свойствами на сухом асфальте. У этой модели «Конти» рваный, ничем не выдающийся характер, кроме способности цепко и уверенно проходить быстрые мокрые повороты.

Очень жесткая, особенно на высокой скорости, с нервными реакциями на действия рулем, в первый момент воспринимается как спортивная. Но вскоре становится ясно, что сцепные свойства на сухом асфальте, а особенно сопротивление качению и экономичность не на высоте.

⊕ Вполне экономична на высоких скоростях.

⊖ Высокие сопротивление качению и расход топлива на средних скоростях, очень жесткая шина.

5

место – 233 очка



**CONTINENTAL
WORLD CONTACT**

4

место – 238 очков



**KUMHO POWER
RACER II**

Производитель – Южная Корея
 Максимальная скорость – 210 км/ч (индекс «Н»)
 Глубина рисунка протектора – 7,5 мм
 Масса шины – 7,2 кг
 Особенности – размерность 185/65R13
 Цена в Москве – 1550 руб.
 Соотношение цена/качество – 6,51

Изюминка этой корейской покрышки – в ее внешности, а точнее, в названии, написанном на боковине рельефными белыми буквами.

«Пауэр Рейсер» – честная шина, без сюрпризов, но несколько противоречивая: хорошая плавность хода диссонирует с повышенным шумом, а классные тормозные качества на сухом асфальте – со средними способностями резко сменить полосу движения. Ярко выраженных недостатков нет, хотя боковые сцепные свойства на мокром асфальте и расход топлива на скорости 90 км/ч оставляют желать лучшего.

⊕ Хорошие тормозные свойства на сухом асфальте и плавность хода.

⊖ Невысокие боковые сцепные свойства на мокрой дороге, повышенный расход топлива на средних скоростях.

Производитель – Южная Корея
 Максимальная скорость – 210 км/ч (индекс «Н»)
 Глубина рисунка протектора – 7,5 мм
 Масса шины – 7,4 кг
 Особенности – размерность 185/65R13, направленный рисунок протектора
 Цена в Москве – 1890 руб.
 Соотношение цена/качество – 6,95

У второго «корейца», менее известного, чем Kumho, очень своеобразный рисунок направленного протектора – явная претензия на выдающиеся показатели шины на мокрой дороге.

«Нексен» – покрышка ровная по всем свойствам. Выделяется лишь плавностью хода и курсовой устойчивостью. Однако чтобы повернуть, требуются лишь плавностью хода и курсовой устойчивостью. Однако чтобы повернуть, требуются лишь плавностью хода и курсовой устойчивостью. Однако чтобы повернуть, требуются лишь плавностью хода и курсовой устойчивостью. Однако чтобы повернуть, требуются лишь плавностью хода и курсовой устойчивостью.

⊕ Высокие плавность хода, курсовая устойчивость, боковое сцепление и уводные характеристики на сухом асфальте.

⊖ Значительное усилие на рулевом колесе, скромный выбег.

3

место – 272 очка



NEXEN N2000

3/2003

59

Производитель – Чехия

Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)

Глубина рисунка протектора – 8,0 мм

Масса шины – 6,6 кг

Особенности – направленный рисунок

Цена в Москве – 1600 руб.

Соотношение цена/качество – 4,75

Несмотря на зонтик, нарисованный на боковине, шина обладает отличными сцепными свойствами не только на мокром асфальте. Слово «ралли» в названии не зря! Очень хорошо держит дорогу на мокром и сухом асфальте, здорово тормозит, хорошо и уверенно поворачивает. К тому же эта покрышка вполне экономична.

Названием «ралли» скорее всего подчеркнута приоритетность сцепных свойств в ущерб плавности хода.

⊕ Высокие тормозные свойства на сухом асфальте, боковое сцепление и уводные характеристики на сухом асфальте.

⊖ Излишняя жесткость шины.

1

место – 347 очков



BRIDGESTONE B70

Производитель – Япония

Максимальная скорость – 190 км/ч (индекс «Т»)

Глубина рисунка протектора – 7,0 мм

Масса шины – 6,3 кг

Цена в Москве – 1600 руб.

Соотношение цена/качество – 4,61

С этой шиной мы познакомились очень давно – четыре года назад. Тогда совсем еще новый B70 уверенно занял первое место, заметно потеснив остальных. Не сдался он и в этот раз.

«Японец», видимо, слегка модернизированный (у него был высоковат расход топлива), сегодня отличается очень низким сопротивлением качению и хорошей экономичностью. Его приятная особенность – предсказуемое поведение и ровный характер в любых экстремальных ситуациях на сухой и мокрой дорогах. Правда, тормозные свойства на сухой дороге на фоне шин последних разработок оказались посредственными. Да и плавность хода могла быть получше.

⊕ Очень низкое сопротивление качению, выдающаяся топливная экономичность, высокие боковое сцепление и уводные характеристики на сухом асфальте, очень низкий уровень шума.

⊖ Недостаточно высокие тормозные свойства на сухом асфальте и плавность хода.

UNIROYAL RALLYE 680

ТЕСТ-БРИГАДА ЗР:
СЕРГЕЙ МИШИН,
ВАЛЕРИЙ ПАВЛОВ,
АНДРЕЙ ОБРАЗУМОВ,
ЕВГЕНИЙ ЛАРИН,
АНТОН МИШИН.

РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ
ЗА ТЕХНИЧЕСКУЮ
ПОДДЕРЖКУ
ТОЛЬЯТТИНСКУЮ ФИРМУ
«ВОЛГАШИНТОРГ»,
МОСКОВСКУЮ
КОМПАНИЮ МВО,
ЯРОСЛАВСКИЙ
ШИННЫЙ ЗАВОД,
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА
«ГУДЫР»
И «БРИДЖСТОУН»,
СОТРУДНИКОВ
АВТОПОЛИГОНА НТЦ
ВАЗА.

СВОДНАЯ ТАБЛИЦА ЗАМЕРОВ И ОЦЕНОК

Шина	Тормозной путь со скорости 60 км/ч, м		Скорость при маневре «короткая переставка», км/ч		Оценка управляемости		Оценка курс. устойчивости	Время разгона от 40 до 120 км/ч на IV передаче, с	Выбег со скорости 50 км/ч, м	Расход топлива на V передаче, л/100 км при скорости		Оценка комфорта		Общий результат
	На сухом асфальте	На мокром асфальте	На сухом асфальте	На мокром асфальте	На сухом асфальте	На мокром асфальте				90 км/ч	120 км/ч	Плавность хода	Шум	
	max 50	max 50	max 40	max 40	max 30	max 40	max 20	max 10	max 10	max 30	max 20	max 30	max 30	max 400
Bridgestone B70	30** 19,0	50 20,3	40 65,5	32 62,1	30	36	14	10 33,1	10 776,7	30 5,0	20 6,7	15	30	347
Uniroyal Rallye 680	50 18,2	50 20,0	36 65,0	40 63,0	27	36	14	9 33,3	6 716,6	21 5,2	12 7,0	9	27	337
Nexen N2000	30 19,1	35 21,5	32 64,5	28 61,3	15	20	20	10 33,2	4 692,8	15 5,3	12 7,0	30	21	272
Kumho Rower Racer II	50 18,3	10 23,5	24 63,5	12 59,6	21	28	14	10 33,2	6 718,3	9 5,4	12 7,0	27	15	238
Continental World Contact	30 19,0	25 22,5	24 63,5	32 62,0	21	40	14	1 35,5	1 647,8	9 5,4	12 7,0	3	21	233
«Медведь» Я-650*	30 19,1	30 22,0	16 62,5	16 60,0	27	20	6	5 34,4	3 681,1	15 5,3	6 7,1	21	21	216
«Кама-205»*	40 18,6	45 20,5	12 62,0	20 60,7	21	28	14	3 35,0	3 682,6	15 5,3	6 7,1	3	3	213
Medeo*	15 19,5	5 24,5	28 64,0	24 61,0	15	28	6	10 33,2	5 703,6	21 5,2	16 6,9	9	15	197
«Таранка» M-279 Effect	25 20,05	5 24,0	4 60,6	4 58,7	3	4	14	10 33,2	6 717,6	21 5,2	16 6,9	15	15	142
Fortio*	30 19,16	10 23,5	20 63,0	8 59,5	9	12	2	2 35,2	1 655,6	3 5,5	2 7,2	15	15	129

* Всесезонная. ** Здесь и далее в числителе – очки, в знаменателе – результат замера.

ЭСТАФЕТА / АВТОПРОМ

ВАЗ ПЕРЕДАЕТ В ИЖЕВСК И СЫЗРАНЬ ОЧЕРЕДНЫЕ МОДЕЛИ

ТЕКСТ, ФОТО / СЕРГЕЙ МИШИН

СЫЗРАНЬ

Сборочный завод «РосЛада» давно стал привычным для всех, действующим заводом. Забыты страшилки о сборке «жигулей» чуть ли не цыганами местного табора в частных гаражах, да и покупатели уже знают – сызранские машины ничуть не хуже тольяттинских.

После передачи ВАЗ-2106 (включая штамповку, сварку и окраску кузова) в Ижевск на «РосЛаде» остались «семерки» и «четверки» (на самом ВАЗе продолжают делать «четверки», «пятёрки» и «семерки», под которые целиком занята одна нитка конвейера). Взамен «шестерки» в Сызрани начали освоение переднеприводных моделей, получая с ВАЗа собранные, или, как здесь говорят, обитые кузова. А уже с середины прошлого года сами освоили сборку салона и стали получать из Тольятти только кузова «в железе». Так и ВАЗу проще, и «РосЛаде» выгоднее. «Заготовки» будущих машин доставляют в Сызрань по железной дороге и на автомобилях с шестиместными полуприцепами-«кузовозами».

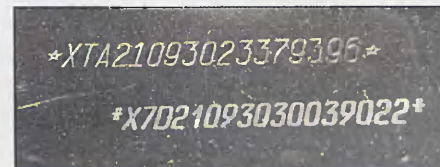
Кузова ставят на конвейер по уже отработанной технологии – погрузчиком. Еще перед сборочным цехом на



каждом кузове лазером выжигают свой, «росладовский» код завода-изготовителя, модель и свой же порядковый номер – рядом с тем, что уже был выдавлен на ВАЗе. Вазовский ХТА при регистрации записывается как номер кузова, а «росладовский» Х7D служит

идентификационным или VIN-кодом автомобиля.

Интересно наблюдать, как работает автоматика, управляющая подачей очередного кузова в лифт и установкой на напольный конвейер. Вроде бы все просто – щелкают концевики,



Каждый родитель – в своей графе.



включаются и выключаются электроприводы. Но это происходит настолько красиво и аккуратно, что можно любоваться часами.

«Отприходованный» в «РосЛаде» кузов попадает на конвейер. Здесь собирают электрику, обивают салон, вставляют стекла, крепят сиденья. «Девятки» и «классика» – на одной линии, но для удобства работы модели разделены по сменам. В одной – переднепри-

водные, в другой – «семерки» и «четверки», затем наоборот. Чтобы не загромождать цех комплектующими и не усложнять жизнь сборщикам, «четверки» в Сызрани собирают только с «семерочным» салоном (модификация 21047). Даже дизельный ВАЗ-21045 будут начинать «по люксу». Кстати, технология сборки дизельных машин здесь уже отработана, ждут только двигатели с «Барнаулта трансмаша».

Полностью готовый кузов переезжает в соседний цех – на сборку «механики». Процесс аналогичен родному, ведь машины носят индексы ВАЗа и обязаны соответствовать его техническим условиям. Как и на ВАЗе, после схода с конвейера новоиспеченным автомобилям регулируют фары, выставляют углы передних колес, проверяют токсичность и обкатывают на барабанах. «Жигули» сызранской сборки готовы.



Эта «классика» будет вечной?

ИЖЕВСК

До тех пор пока на «Ижмаше» не освоено изготовление и окраска кузова «четверок», они, как и сызранские, тоже начинаются на ВАЗе. В Тольятти штампуют детали, сваривают кузов, красят его и собирают до «первой комплектации» – уровня, предусмотренного для продажи в запчасти. Кстати, вазовцы собирают эти кузова на второй нитке главного конвейера – той, где «классика». Сборка кузова в запчасти ничем не отличается от той, что предназначена готовым автомобилям. Те же комплектующие, те же люди и отношение к работе. Лишь в сборочной карте, сопровождающей кузов, указано, какова его дальнейшая судьба.

В таком виде он и попадает в Ижевск.

Специальный погрузчик с длинными, в резиновых бинтах (чтобы не поцарапать) вилами устанавливает кузов на конвейер сборочного цеха. Здесь они оказываются в одной компании с совсем «голыми» кузовами ВАЗ-2106, ИЖ-2126 и пикапов, поэтому многие посты проезжают транзитом, позволяя сборщикам передохнуть. На них лишь ставят рулевую колонку, блок педалей, главный тормозной цилиндр да передние амортизаторы.

Двигатель, как и на ВАЗе, подготавливают с коробкой передач, карданными валами и задним мостом на отдельных стендах, движущихся параллельно основному конвейеру. Платформа с собранным шасси подходит под кузов, и гидropодъемники приподнимают двигатель с трансмиссией для стыковки. Происходит «свадьба» – так на многих автозаводах называют процесс соединения шасси и двигателя с кузовом.

Остается поставить переднюю подвеску, подсоединить и прокачать гидрoпривод тормозов, проверить электрику, заправить машину и привернуть колеса. Проезд по металлической гребенке (не стучит ли подвеска?), регулировка углов передних колес и света фар – дальше ижевский ВАЗ-21043 отправляется на напольный конвейер, где регулируют замки дверей, устра-



няют мелкие дефекты сборки, после чего служба ОТК окончательно проверяет машины.

Здесь же они официально превращаются из вазовских в ижевские. Рядом с



Кузов собрали на ВАЗе, остальное сделают в Ижевске.

родной маркировкой «ХТА», индексом модели и порядковым номером приклепывают свою табличку и наклеивают голограмму. Еще одну клеят в задней части кузова, рядом с VIN-кодом,



«Свадьба».



Эстафету принимает конвейер «Ижмаша».

КОНКУРЕНЦИЯ?

Ну, и что это за машины? Прежде чем ответить, мы пристально изучили сызранскую «семерку» и ижевскую «четверку».

Если коротко – все работает в штатном режиме, не хуже, чем на оригинальных ВАЗах.

Течей масла и жидкостей не видно. Прошелся по гайкам, доступным снизу, – все затянуто по-человечески. Торсионные трубки закреплены, как положено. В общем, если бы не знал, где собраны эти машины, ни за что не отличил бы их от тольяттинских.

Поскольку «Ижмаш», кроме вазовских, выпускает собственные модели, логичен вопрос: а не соперничают ли на рынке почти одинаковые по цене и потребительским качествам «шестерка» и ИЖ-2126, а тем более – ВАЗ-2104 и ИЖ-21261, который планируют поставить на конвейер в ближайшее время?

В какой-то степени да, думают в Ижевске. Хотя «Оду» считают автомобилем более современным и комфортным (передняя подвеска «Мак-

Ферсон», реечный руль), к тому же с довольно просторным кузовом. Да и типы кузовов у них разные. Тем не менее «шестерку» выпускают и будут выпускать до тех пор, пока ее покупают! Ситуация парадоксальная в техническом плане, но с коммерческой точки зрения легко объяснимая и даже выигрышная.

С универсалами дело обстоит несколько иначе. Освоение модели ИЖ-21261 потребует времени, а «четверка» – вот она, готовая. К тому же, по расчетам ижевских маркетологов, российский рынок совместно с ближним зарубежом сегодня готов поглощать в год 70 тысяч таких универсалов (переднеприводные 2111 не в счет: они почти в два раза дороже). В следующем, 2004 году выпуск «четверок» в Ижевске планируют довести до 40 тысяч, а своих универсалов – до 30. При этом их рассчитывают слегка развести по уровню оснащенности и цене. Скорее всего, ижевская машина, более современная и комфортная, будет стоить чуть дороже.

Модернизировать вазовские разра-

выдавленным на полу багажника между задним сиденьем и нишей колеса. На всех этикетках VIN-код «Ижмаша» – уже «ХТК» и свой порядковый номер автомобиля. В документах вазовские обозначения записывают в строку «номер кузова», а ижевские – в строку идентификации. Это временное решение, согласованное с ГАИ, – до налаживания собственной штамповки, сварки и окраски кузовов. Пока не решено, будет ли оборудование для штамповки и сварки полностью передано с ВАЗа или здесь изготовят свою оснастку. Кстати, если «четверка» совсем уйдет в Ижевск, то ее перестанут собирать в Сызрани – возить кузова в такую даль невыгодно.

Тем не менее, «четверку», как и «шестерку», здесь называют вазовской машиной. Ведь и та, и другая разработаны в Тольятти, а потому, даже будучи собранными в Ижевске, именуются ВАЗами и, как и сызранские, подлежат гарантийному обслуживанию в фирменной вазовской сети. Поэтому же все поставщики комплектующих, желающие работать с «Ижмашем» и Сызранью напрямую, обязаны получить «допуск» на поставку у держателя документации, то есть ВАЗа.

ботки «Ижмашу» нет смысла. С одной стороны, здесь это временная продукция. С другой – у приверженцев, например, «шестерки» есть свои резоны. Скажем, курильщикам очень импонируют форточки. Да и внешность этого автомобиля – образ давно сложившийся, не стоит его менять. Ограничатся установкой дополнительного (третьего) стоп-сигнала и работами по снижению шума, которые ведутся совместно с вазовскими специалистами.

Да еще впрыск – необходимость сегодняшнего дня. В этом году часть ижевских «шестерок» (1,6 л) и «четверок» (1,5 л) получат распределенный впрыск на базе того, которым комплектуют переднеприводные ВАЗы. На автомобилях ИЖ в скором будущем планируют устанавливать впрысковые уфимские моторы объемом 1,8 л – с ЭСУД тоже на основе вазовского. «Тройственные» (Ижевск – Уфа – Тольятти) работы уже начаты.

Ну, а развитие собственного модельного ряда идет своим чередом, только, как говорят в подобных случаях, это уже совсем другая история.

«ОКА» В СПОРТИВНОМ ОБЛИЧЬЕ

КАК ПРЕВРАТИТЬ «НАРОДНЫЙ» В ДЕТСКИЙ



ТЕКСТ / ВАДИМ КРЮЧКОВ

ФОТО / КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Перед вами хоть и небольшой, но полноценный гоночный автомобиль. Тогда при чем здесь рубрика «Тюнинг»? А вот при чем. Помимо специфических спортивных атрибутов, служащих безопасности, остальной набор переделок вполне сопоставим с тюнинговым – жесткие технические требования ограничивают вмешательство в конструкцию серийной «Оки». Вторая объединяющая черта – цена. Такой «болид» стоит 3,5–5 тыс. долларов. Причем хватает и на приобретение автомобиля, и на комплектующие, и на оплату работ по их установке. Согласитесь, в иное «зубило»,

«десятку» или иномарку зачастую вкладывают куда больше! И, наконец, аргумент, далекий от материальных сфер. Господа взрослые, есть ли вообще смысл превращать в суперкар личное авто, а обычные дороги в полигон для демонстрации его возможностей? Может, лучше найти иное применение зуду совершенствования серийных машин – сделать подарок собственному ребенку?

Полное название представленного здесь автомобиля – «Ока-Юниор», участвовать на нем в соревнованиях можно уже с 12 лет. В нашей стране это самый доступный путь приобщения мальчишек и девчонок к настоящим гонкам (кольцу, кроссу, ралли-

кроссу, треку), причем с бюджетом, сопоставимым с расходами на тюнинг. Давайте же познакомимся с техникой, которую мы можем предложить подрастающему поколению. Хотя бы из любопытства, а там видно будет. Договорились?

МАЛЮТКА ДЛЯ АСФАЛЬТА

Начнем с «Оки» кольцевой, а о модификациях для других дисциплин спорта поговорим чуть позже.

Под капотом минимум нестандартных деталей. Бросаются в глаза иной модуль зажигания (он надежнее штатного) и воздухофильтр с пониженным сопротивлением потока. Карбюратор стандартный, изменены лишь сечения жиклеров, а вот дорабатывать диффузоры запрещают технические требования. Допускается установка карбюраторов «Солекс» от вазовских «восьмерок», однако корифеи утверждают, что особых преимуществ перед хорошо настроенным штатным такая замена не дает. Из того, что не видно на фото, выделим следующее. Разрешается растачивать цилиндры до ремонтного размера (разумеется, их рабочий объем не должен превышать 750 см³), применять оригинальные поршни и кольца, дорабатывать клапаны и их направляющие втулки. Но особенность мотора «Оки» в том, что не все разрешенное имеет смысл воплощать в жизнь. Самую большую прибавку резвости дают тщательная сборка двигателя и подбор комплектующих. Скажем, весьма заметен эффект от установки «фирменных» подшипников уравнивающих валов вместо штатных. Выпускная система,



разумеется, прямоточная – на конкретном автомобиле к серийной приемной трубе пристыкован фрагмент «восмерочного» выпуска с пробитым резонатором.

Коробка передач – стандартная синхронизированная, четырехступенчатая. Набор шестерен менять нельзя, допускается лишь установка «короткой» или «длинной» главной пары (всего два варианта). Зато нет ограничений по сцеплению – не возбраняется подобрать импортный комплект или использовать отдельные его элементы. Слабым местом спортивной «Оки» оказались приводы ведущих колес. Поэтому способ крепления и валы должны быть такими же, как на серийных машинах; что касается шарниров равных угловых скоростей – возможны варианты.

Подвеска почти стандартная – никаких коренных изменений. Заменить можно лишь пружины и амортизаторы. В нашем случае установлены подрезанные штатные пружины и амортизаторы «Протек» (доработанные питерские «Плаза»).

Тормозная система, как говорят спортсмены, – «голый стандарт». Единственное послабление – разрешен подбор передних и задних колодок.

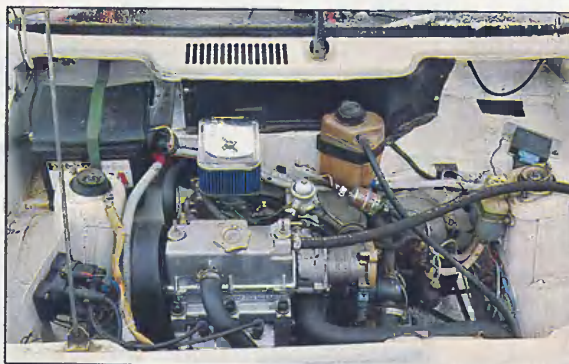
Наиболее существенным изменениям подвергают кузов. Из салона убирают обивку, сиденья, ковры, мастику с пола. В общем – все лишнее и тяжелое. Потом монтируют каркас безопасности, гоночное сиденье, четырехточечные ремни, огнетушитель; устанавливают площадку для левой ноги, спортивные накладки на педали, выключатель «массы» (им можно воспользоваться и снаружи, и из салона). Место штатной комбинации приборов «Ока» лишь кажется несерьезной и игрушечной, а на деле...



Серийный модуль зажигания уступил место более надежному.



Рабочее место pilota: спортивные накладки на педали и ничего лишнего.



Вместо штатного фильтра установлен спортивный с низким сопротивлением воздушному потоку.



Огнетушитель – непременный атрибут гоночного автомобиля.

занимают тахометр и указатель температуры охлаждающей жидкости.

Помимо этого, в отдельных местах кузов усиливают дополнительной сваркой, монтируют специальные замки капота и багажника, дорабатывают передние и задние колесные ниши. Последнее нужно для размещения покрышек «Бриджстоун-RE720» размерностью 175/50R13 (именно их разрешено использовать на «кольце»). Кстати, большие 13-дюймовые колеса устанавливают на длинные шпильки через переходные шайбы,

тем самым расширяя колею. Вот, собственно, и все.

НА КРОСС? НЕТ ПРОБЛЕМ!

Модификации «Оки-Юниор» для других видов спорта отличаются от описанной незначительно. Например, кроссовая машина – упрощенной светотехникой, мощной защитой картера, другими (более высокими) пружинами, амортизаторами и зубастыми покрышками. Как видите, детский гоночный автомобиль достаточно прост и не втягивает владельца в состязание



передовых технологий. Зато он надежен и как нельзя лучше подходит для совершенствования водительского мастерства ценой минимальных финансовых затрат.

Каюсь, в ходе знакомства с автомобилем не удержался от пробной поездки по кроссовой трассе. Взрослому дяде было невтерпех познать ощущения юниора, да и азартные состязания мальчишек перед фотокамерой оказались слишком заразительными.

Знаете, «Ока» лишь кажется игрушечной и несерьезной. А на деле – это настоящий и достаточно быстрый гоночный автомобиль. Судя по времени прохождения круга, на кроссовой трассе юниорская машинка почти не отстает от «восьмерок».

Из особенностей автомобиля хотелось бы подробнее остановиться лишь на двух. Первая – каждый лишний килограмм сказывается на ездовых качествах. Масса подготовленной для гонок «Оки» – 650–660 кг, мощность двигателя – 35 л. с. Моторчик чувствителен к нагрузке – при прочих равных у молодого пилота массой 40 кг должно быть больше шансов, чем у его соперника под 60 кг. Второй нюанс связан с коробкой передач. Чувствуется, что стандартный ряд неоптимален для спортивных трасс. Скажем, на той же кроссовой пользуешься только достаточно «длинной» второй передачей. На третьей автомобиль, как говорится, не едет. А уж до четвертой дело совсем не доходит – будто ее и нет. По существу, заезд состоит из одного переключения. Тронулся с места на первой, включил вторую, а далее, словно с «автоматом» – нагружаешь только двигатель. Думаю, на начальной стадии обучения гоночным навыкам это даже хорошо – моло-



Вместо штатных приборов – тахометр и указатель температуры двигателя.



Сиденье-лодочка от OMP и спортивные ремни безопасности.



Шлем, перчатки – все как у взрослых.

дому пилоту будет проще сосредоточиться на процессе управления. А вот по мере роста мастерства преимущество породит проблему – гонщик должен уметь пользоваться всеми передачами и педалью сцепления. Да и автомобиль сможет поехать быстрее, если задействовать все резервы трансмиссии.

А теперь вернемся к финансам. Есть



Салон гоночной «Оки». Красные трубы – каркас безопасности.

ли у «Оки-Юниор» будущее? Думаю, есть. При относительно небольшой стоимости машины и ее обслуживания основной статьей расходов становятся стартовые взносы и переезды с одной трассы на другую. Но ведь принимать участие во всех соревнованиях не обязательно... Родители, делайте выводы!

[3Р]



/ДАЛЬНОБОЙ

ПИРЕНЕЙСКИЙ ТЯЖЕЛОВОЗ

АВТОПОЕЗД СПЕЦИАЛЬНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

ТЕКСТ / НИКОЛАЙ МОРДОВЦЕВ

ФОТО / КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

«Рено-Керакс» известен не только во Франции, откуда он родом, или Испании, где его собирают. Благодаря очень прочному шасси с колесной формулой от 4x2 до 8x4, надежным двигателям и простоте конструкции на машину есть устойчивый спрос строителей и военных по всему Средиземноморью, Африке, Азии и даже Австралии.

Осенью прошлого года в Москве появилась пара седельных тягачей «Керакс» 6x4. Их основная работа – перевозка крупногабаритного и тяжеловесного оборудования, строительного и промышленного.

ДВИГАТЕЛЬ – МИЛЛИОННИК

В программе «Рено» есть современные моторы серии DCI 11 с электронным впрыском топлива «коммон рейл» мощностью от 265 до 412 л. с. С ними ходят «кераксы» и «премиумы» по Европе, а в африканских странах и в России в чести более простой, хотя и менее экологичный двигатель MIDR 06.23.56. На двери кабины написано «400», но по паспорту «всего» 392 «лошади». Впрочем, в сочетании с гибкой трансмиссией их вполне хватает. Турбонаддув, интеркулер, чугунные блок и головки (раздельные), мокрые гильзы цилиндров, вязкостная муфта вентилятора, поликлиновой ремень водяного насоса и генератора. В системе смазки водомасляный теплообменник, два полнопоточных фильтра и центрифуга (на современных моторах ее не ставят). Как видим, в рядной 11-литровой «шестерке» нет выдающихся конструктивных и технологических решений, главное – стабильное качество и ресурс под миллион километров.

ЛОВИ МОМЕНТ

Тяжелые условия эксплуатации строительных и армейских автомобилей диктуют особые требования к конструкции трансмиссии. Сжечь сцепление, «порвать» коробку, погнуть кар-

дан, свернуть полуось ничего не стоит на любой стройплощадке или полигоне. Поэтому у «Керакса» двухдисковое сцепление, надежная 16-ступенчатая коробка «Цанрадфабрик» и мосты с колесными редукторами, существенно разгружающими полуоси от громадного крутящего момента. Кроме коробки, все свое – «реношное».

Задние мосты с блокировкой межколесных дифференциалов. Межосевой тоже блокируется – он стоит в редукторе среднего, проходного моста. Интересны колесные редукторы: они конические, внешне похожи на дифференциал заднего моста. Коническая полуосевая шестерня крутит четыре сателлита, а те, обегая шестерню, жестко сидящую на балке моста, – крепостину, зажатую половинками ступицы. Конструкция, конечно, более сложная и дорогая, чем обычная «планетарка», зато редуктор получился гораздо меньшего диаметра и легко вписывается в колесный евро-диск.

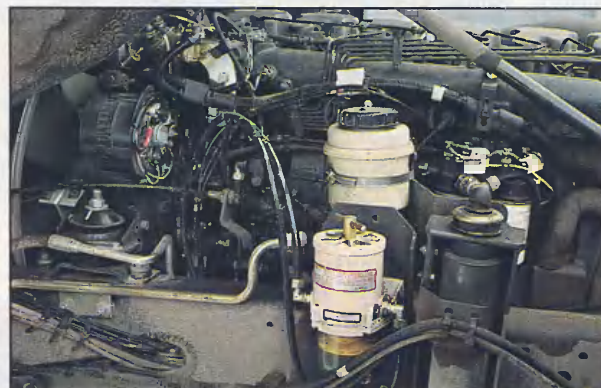
КЛИРЕНС НА ВЫСОТЕ

Тягач тягачу рознь, кому-то и самосвальные полуприцепы таскать. Перед

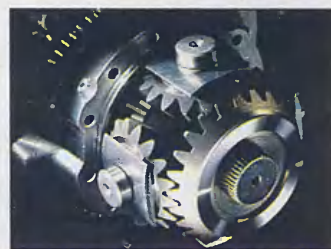
нами «Керакс» из таких, поэтому исполнение шасси самое прочное – Heavy.

В лонжероны рамы почти на всю длину с натягом втиснуты и приклепаны усилители из швеллера меньшего сечения. Рама получилась прочной на изгиб, но может упруго скручиваться, что ценно при езде по бездорожью. У нас подобная рама была на ЗИЛ-157 – славилась «неубиваемостью». Траверсы и различные кронштейны – на беззастенчивых болтах: удобно в ремонте, надежно в эксплуатации.

Дорожный просвет – не менее 400 мм, во многом благодаря 22,5-дюймовым шинам шириной 340 мм. Балка переднего моста ровная, без поднятых шкворневых «ушей». Ресиверы, бак, глушитель, АКБ, радиатор – все максимально защищено от дорожных ухабов. Тормозные камеры заднего моста с энергоаккумуляторами стоят почти посередине балки и от бугров на дороге прикрыты редуктором. Конечно, разжимные кулаки получились длиннее, зато камеры в колею не оставишь. Кстати, на среднем мосту энергоаккумуляторов нет, зато они есть на переднем. Еще одна особенность «Керакса» – можно тормозить только



Двигатель: с виду вполне обычный, а ходит миллион!



Ступичный редуктор – мал, но могуч.



Стокилограммовой запаске – подъемный кран.



прицепом. Удобная опция: на скользких дорогах автопоезд не складывается, идет «врастяжку».

Передние рессоры – внушительный пакет из восьми листов с пальцами и серьгами. Задние еще мощней, ведь нагрузка на седло может превышать

20 тонн! Реактивные штанги задней тележки не на шаровых шарнирах, а на сайлент-блоках, они не требуют обслуживания.

За кабиной маленький подъемный кран для запаски – вручную ее не очень-то поворочаешь. Удивительно –

нет ящика для инструмента и прочего скарба. Только маленький ящичек для домкрата, но без замка. Оснащать его запором придется уже самостоятельно, но не откладывая – пока француз-домкрат цел. Зато водитель «Керакса» уже прикрутил сверху на раму старый холодильник – в нем удобно хранить такелаж и запчасти к новому челябинскому полуприцепу.

ТИПОВОЙ ПРОЕКТ

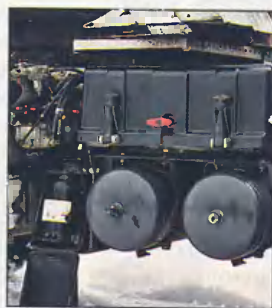
Известно, что штампы автомобильных кузовов или кабин дороги, поэтому архитектура грузовиков меняется нечасто. Стремясь сэкономить деньги акционеров и потенциальных покупателей, кабину «Керакса» максимально унифицировали с «Премиумом». Есть три варианта: короткая дневная, чуть более длинная без спальника (в ней сиденья можно отодвинуть для отдыха) и самая длинная с одним спальным местом шириной 800 мм. Высота у всех одинаковая – 1630 мм, прямо скажем, небольшая. Кабина с высокой крышей и двумя спальными полками есть только на дальнобойном «Премиуме». Впрочем, не только на нем. «Рено» принадлежит часть акций «Мак Ауэстра-



Тоннель двигателя занимает полкабины.

Домкрат и баллонный ключ – ЗИП современного автомобиля.

Первая ступенька – ударостойкая.



лиа» и финской «Сису». Не мудрено, что французские кабины разехались по всем континентам, «Мак Квантум» и «Сису-E12» тому подтверждение. Кстати, помните КамАЗ середины 90-х с кабиной «Сису»? Финны пытались сбыть нам свою старую кабину, практически уже переведя весь конвейер на «реношную». Тогда казалось, счастью наших дальнбойщиков нет предела...

На этой машине кабина с максимальным для «Керакса» комфортом – длинная, со спальником, с автономкой, но без кондиционера. Хорош бампер – весь кругленький (блок-фары такие же), аккуратный, будто не из стали, а пластмассовый. Его легко отсоединить: любую из трех штампованных его частей можно отсоединить



Панель приборов – принцип разумной достаточности.

RENAULT KERAX 400.34T 6X4 HD 70T

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: снаряженная масса – 9500 кг; нагрузка на седельно-сцепное устройство – 26 800 кг; полная масса автопоезда – до 70 000 кг; максимальная скорость автопоезда – 80 км/ч. **ДВИГАТЕЛЬ:** дизельный с турбонаддувом и интеркулером, Р6, модель MIDR 06.23.56 B/41, Евро II; мощность – 288 кВт/392 л. с. при 2000 об/мин; максимальный крутящий момент – 1800 Н·м при 1100–1300 об/мин; рабочий объем – 11,1 л; диаметр цилиндра и ход поршня – 123х156 мм. **ТРАНСМИССИЯ:** сцепление – двухдисковое с диафрагменной пружиной, с гидроприводом и пневмоусилителем; коробка передач – механическая, 16-ступенчатая с делителем и демультипликатором; задние мосты – главная передача двойная, с центральной конической передачей и планетарными колесными редукторами; передаточное отношение – 6,56. **ПОДВЕСКА:** передняя – зависимая, на полуэллиптических рессорах, со стабилизатором поперечной устойчивости и гидравлическими амортизаторами; задняя – балансирующая на двух продольных полуэллиптических рессорах со стабилизатором поперечной устойчивости. **ТОРМОЗА:** барабанные, с разделенным пневмоприводом. **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ:** с гидроусилителем. **КОЛЕСА И ШИНЫ:** дисковые, 340/R22,5. **ЦЕНА** в России – 85 800 евро.

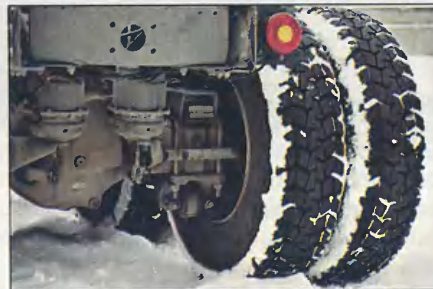


Секретное оружие (емкость для пивоварни).

или кабину «забыли» опустить. Странно, ведь плоский пол впервые сделала именно «Рено» – еще в 1990 году, на «Магнуме». Так что водитель «Керакса» будет надевать «пижаму» сил и добираться до койки на четвереньках – камазовская схема отхода ко сну.



Спальное место в стиле конструктивизма.



Энергоаккумуляторы надежно прикрыты балкой моста.

или, в крайнем случае, заменить. Нижняя подножка при наезде на препятствие складывается, но только в продольном направлении. Стремлена из стального троса на камазовском «Мустанге», наверное, более живучи.

У кабины два поручня – очень удобно, не надо тянуться левой рукой к баранке. Диапазон регулировки рулевой колонки – 90 мм по высоте и 30° по углу наклона, устроиться за рулем можно вполне удобно. Сиденье водителя с пневмоподвеской, пассажиру досталось пружинное. Основные приборы – традиционные, стрелочные, но время, настройка радиоприемника и температура за бортом высвечиваются цифровыми индикаторами. Горб-тоннель над двигателем неоправданно велик – от него до головок больше 350 мм. Наверное, или мотор будут ставить еще более высокий (куда уж больше, и так ход поршня не маленький – 156 мм),

НАЛЕГКЕ

Запускаю мотор. Он работает предсказуемо тихо и без вибраций. Кататься предстоит на «головастике». Отлично, когда еще поездишь без «хвоста»! Конечно, не для «Дакара» строили этот грузовик: 400 «лошадей» на 9,5 тонны снаряженной массы – это 42,1 л. с. на тонну (напомним, «ушастый» «Запорожец» располагал 48,8 л. с./т), но все равно приятно. Сцепление мягкое – пневмоусилитель помогает дожать мощную пружину. Включаю «шестую» и блокировку – под колесами свежий снег. Представляю, как доволен фотограф: яркочерное пятно «Керакса» на снежном фоне. Педаль в «пол», и зубастая резина задней тележки закрутила маленькую снежную бурю. Чуть сбрасываю газ, тягач буксует меньше и начинает разгоняться. На спидометре «80», в коробке «шестнадцатая». Выпавший снег скрадывает неровности дороги, помогая шинам, рессорам и удачной подвеске кабины. В стороне от дороги видна свободная от машин стоянка. Притормаживаю: ABS нет, поэтому колеса идут юзом. Отпускаю педаль, теперь торможу прерывисто, перед поворотом включаю «восьмую», поворачиваю, добавляю газ, и «ренушка» веером влетает на площадку. Попробую нарезать на снегу «восьмерку», вторую, третью... Сейчас это запросто, вот приторочат к седлу тонн 50 – не забалуешь!

/НАШЕ ЗНАКОМСТВО

КРУИЗ ПО СПИРАЛИ

СОВЕРШИЛ ГОЛИЦЫНСКИЙ АВТОБУСНЫЙ ЗАВОД



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУНИКОВ, АНТОН ЧУЙКИН
ФОТО / АНТОН ЧУЙКИН

Первая половина девяностых... Время больших надежд и грандиозных проектов. Один из них – производство шикарных автобусов (ни много ни мало, по лицензии «Мерседеса») в Подмоскowie. Программа в 2500–3000 автобусов в год осталась на бумаге, тем не менее «мерседесы» голицынски увидели свет. Туристическую модель ОЗ03 ГолаЗ освоил, под собственной маркой понемногу выпускает городские и пригородные машины (ЗР, 1999, № 12; 2000, № 4; 2001, № 2). Увы, первенцу суждена была недолгая жизнь – вместо дорогого «триста третьего» потребитель обычно выбирал автобус «секонд-хэнд».

Сегодня у завода есть новый хозяин («Русавтопром»); есть ноу-хау (немецкая технология и оборудование со всей Европы); есть конструкторская служба. И вот, опираясь на накопленный опыт, ГолаЗ диалектически вернулся к истокам: представил большой междугородный «Крузи».

Автобус – «собрание сочинений», причем разноязычное, нескольких производителей. По такому пути идут многие фирмы. Оригинальный кузов разработан в России. Молодых стилистов в плагиате не обвинишь: у машины свежее, запоминающееся «лицо». Основа заложена прочная – кузов изготовлен по немецким технологиям, ресурс до сквозной коррозии – не ме-

нее 12 лет. В лайнере – кондиционер, современные аудио- и видеосистемы, туалет. Устроившись в удобном кресле, хочется отвлечься от повседневных



«Крузи» симпатичен не только «лицом», но и... задними фонариками с секциями «поворотников» в каждом. Циферблаты и руль в дереве – дань «шестисотым» традициям?



ГОЛАЗ-5290 «КРУИЗ»

ОБЩИЕ ДАННЫЕ: число мест – 44+1; полная масса – 17 600 кг; максимальная скорость – 120 км/ч. **РАЗМЕРЫ:** габарит (длина, ширина, высота) – 12500х2500х3700 мм; база – 6330 мм; объем багажных отсеков – 12 м³; дорожный просвет – 180 мм; радиус поворота габаритный – 11,35 м. **ДВИГАТЕЛЬ:** дизельный V-образный восьмицилиндровый, расположен в заднем свесе; модель – «Мерседес-Бенц OM422»; рабочий объем – 14,6 л; мощность – 280 кВт/381 л. с. при 2100 об/мин; крутящий момент – 1700 Н·м при 1100 об/мин. **ТРАНСМИССИЯ:** привод на задние колеса; коробка передач – механическая шестиступенчатая. **ПОДВЕСКА:** пневматическая. **ТОРМОЗА:** барабанные, с АБС «Кнорр».

забот и катить куда-нибудь в теплые края. Но... над шумоизоляцией еще предстоит поработать. Породистый «мерседесовский» мотор излишне басыт, заглушая голоса пассажиров на задних сиденьях.

Родом из Германии и коробка передач. Впрочем, планировка моторного отсека предусматривает также иные силовые агрегаты. Зачем такая универсальность? Чтобы на одной основе делать несколько моделей. Первый и пока единственный «Крузи» оснащен по высшему разряду – возможно, на это намекает россыпь звезд на передней двери. Следующим будет относительно малобюджетный вариант. Предусмотрен не только простой салон, но и агрегаты не столь именитых производителей.

ГолаЗ готов еще более удешевить конструкцию, предусмотрев, в частности, рессорную заднюю подвеску. Гамму новых машин откроет лайнер, на котором не стыдно подвезти туристов не только к Большому, но и Ла Скала,

а завершит «челнок», в багажных отсеках которого самое место клетчатым сумкам...

Но и флагман не должен стоять за облачных денег, а потому для него закупают, например, югославские мосты и рулевое управление, изготовленные по лицензиям «Мерседес-Бенц» и ZF. Итог таков: нынешний ГолаЗ-5290 в богатом исполнении стоит 150 тыс. долларов; зарубежные аналоги – около 250 тысяч. Кстати, цена местного ОЗ03 располагалась между этими суммами, то есть диалектическую спираль на ГолаЗе закрутили в верном направлении...

ЗМЗ

Заволжский моторный завод начал поставлять ГАЗу инжекторные двигатели ЗМЗ-405.22 для рестайлинговых «газелей» и «соболей». 2,5-литровый мотор мощностью 112 кВт/152 л. с. входит в семейство многоклапанных двигателей ЗМЗ-406.



В январе на ГАЗ поставили 200 агрегатов, до конца года планируют отправить еще 43 500. С нейтрализатором отработавших газов ЗМЗ-405.22 выполняют экологические нормы Евро II. Разработана программа, которая позволит к

2004 году поднять показатели до уровня Евро III. Двигатели отличает более долговечный механизм натяжения цепи со звездочкой вместо башмака.

ВАЗ

На заводе испытывают новые шины для «десятого» семейства, а также «Калины». Их поставщиком, видимо, станет Нижнекамский шинный: здесь осваивают лицензию итальянской фирмы «Пирелли». Благодаря кремнийсодержащим компонентам в резиновой смеси новинки лучше работают как при отрицательных, так и при положительных температурах. У новых шин выше сцепные свойства, они помогают снизить расход топлива и уровень шума.

ГАЗ

Выпущена опытно-промышленная партия легковых автомобилей «Волга» ГАЗ-3110 с деталями кузова из оцинкованной стали. Новая технология позволит увеличить срок эксплуатации и повысить качество «Волги». Оцинкованными выполнены детали, которые наиболее подвержены коррозии, — лонжероны, усиители, брызговики, щитки крыльев, панели пола, капота, багажника, дверей и т. д.



«Фольксваген»

Мировая премьера мини-вэна «Туран» состоялась в Вольфсбурге. Новый автомобиль расширил с первого квартала 2003 года модельный ряд фирмы. Вход в трансформируемый мир «Турана» — с шестью подушками безопасности, активными подголовниками, системой стабилизации и магнитолой с CD-плеером — возможен за 19 950 евро, если автомобиль укомплектован двигателем мощностью 75 кВт/102 л. с.

В классическом пятиместном варианте объем багажника — 695 л, при сложенном втором ряде сидений — 1989 л. Максимальная грузоподъемность — 660 кг. Впервые в своем классе «Туран» оснащен шестиступенчатой коробкой передач, позже на нем появится новейшая коробка с двойным сцеплением.

«ДАЙМЛЕР-КРАЙСЛЕР»

«Мерседес-Бенц» G-класса стал вседорожником 2003 года. Так решили читатели немецкого журнала «Офф Роуд». Автомобиль удостоился такого титула и в 2001 году. Нынешнюю победу он одержал благодаря постоянной модернизации. Сегодня это единственный вседорожник в мире, оснащенный четырехканальной системой контроля тяги 4-ETS, системой стабилизации ESP и тремя блокируемыми дифференциалами. С 1979 года продано около 163 тысяч «телендевагенов», из них в прошлом году 8700, что на 47% больше, чем в 2001-м. «Хотя авто-



мобиль выпускается более 20 лет, на бездорожье он до сих пор служит мерилем вещей», — отзывался о классике среди вседорожников журнал «Офф Роуд».

«ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС»

Представлен гибридный дизель-электрический пикап на базе «Шевроле-Силверадо» со вспомогательной энергетической установкой на основе топливных элементов. В течение десятилетия в армию США должно быть поставлено около 30 тысяч таких легких тактических автомобилей. Экономия топлива по сравнению с дизельным силовым агрегатом — 20%, значительно уменьшены вредные выбросы в атмосферу.

Вспомогательная батарея топливных элементов для питания спецоборудования позволяет отказаться от постоянно работающего дизель-генератора. Она бесшумна, выделяет мало тепла, что затрудняет обнаружение машины противником. Во время движения генератор питает энергией электролизер, разлагающий воду на водород и кислород, а на стоянке накопленный газ используется для выработки электроэнергии в 5-киловаттной батарее.



МАКСИМАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ —

КОМПЬЮТЕРЫ УЖЕ ЗАХВАТИЛИ ПОЧТУ, ТЕЛЕГРАФ,

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ

«Легкое нажатие на прямоугольный брелок с фирменной эмблемой, и машина подъехала к воротам редакционной стоянки... Устраиваюсь возле джойстика, в специальный кармашек вставляю электронные «права» — мини-диск, на котором записаны мои антропометрические данные и характер (стиль вождения). Знакомимся с компьютером: он подстроил сиденье и зеркала, перепрограммировал коробку передач и мотор, отрегулировал чувствительность рулевого механизма, поработал над подвеской и тормозами. Мне осталось отдать команду навигатору и — в путь...»

Возможно, так будет начинаться тест новой модели в журнале «За рулем» за 20... год.

Автомобилю уже сегодня нельзя без электроники. Как продать машину, если она не соответствует требованиям экологии и безопасности? Компьютеры компактней, да и дешевле замысловатой гидравлики или механики. К тому же они обучаемы и легко приспособляются к разным условиям работы.

ПО ДОРОГЕ ПЕЧАТНЫХ ПЛАТ

Первая ступень автомобильной компьютеризации — единственный блок, управляющий системами питания и зажигания двигателя. Столь простую «архитектуру» поныне сохранили лишь самые дешевые машины с впрысковыми моторами. Дополнительные устройства, управляющие подвеской, тормозами и иными системами, потребовали новых блоков — сегодня в «навороченной» иномарке более десятка процессоров.

Проблема не в том, где их разместить — места хватит даже в маленьком автомобильчике. Толстеют на глазах пучки проводов, по которым электронные приборы обмениваются информацией. Еще немного, и под жгуты придется прокладывать дополнительный тоннель в кузове. Это не только нетехнологично, но и угрожает безопасности.

Новинки обычно появляются на до-



рогих автомобилях представительского класса. Не исключение и мультимедийная система, которая в недалеком будущем должна потеснить традиционную проводку. Представьте: в машине уйма процессоров, и к каждому идет не толстенный жгут, а всего два провода: один — питающий («минус» — традиционно на «массе»), другой — информационный. Электронные блоки получают цифровой код, соответствующий определенной команде. Расшифровав последовательность нулей и единиц, компьютер выполняет задание и посылает адресату подтверждение об этом.

Большинство европейских автопроизводителей используют для общения стандарт CAN (Controller Area Network). CAN-шина обычно представляет собой два тонких провода, заплетенных в косичку. По одному идет сигнал с высоким, по другому — с низким напряжением. Это страховка от ошибок, которые могут возникнуть при передаче данных. Компьютер берет на заметку разницу напряжений, которая не зависит от электромагнитных помех.

В автомобиле несколько основных шин: обычно одна опоясывает двигатель, коробку передач, системы безопасности. По другой идут команды на электростеклоподъемники, сиденья, климатическую установку, третья обслуживает панель приборов. Объединять шины нельзя — яйца, чтобы не разбились, надо класть в разные корзины. Незначительный сбой на одном участке длинной цепи может привести к выходу из строя всей электроники.

Шины отличаются скоростью передачи данных. Основная, отвечающая за безопасность пассажиров, пропускает за единицу времени в пять раз больше информации, чем ее соседка, обеспечивающая комфорт водителя и пассажиров. Блок, служащий «переводчиком», помогает шинам «общаться». Он собирает всю бортовую информацию, через него выявляют неисправности.

Часто от основных шин идут ветви, получившие обозначения LIN (Local Interconnect Network). Они связывают так называемый мастер-блок с исполнителем, который управляет группой устройств или механизмов. Причем

20 Мбит/с /ТЕНДЕНЦИИ

НА ОЧЕРЕДИ – АВТОМОБИЛЬ

Электронные системы BMW 7-й серии: 1 – контроль давления в шинах; 2 – управление пневмоподвеской, 3 – система «Динамик Драйв» (Dynamic Drive); 4 – изменение жесткости амортизаторов; 5 – электрический стояночный тормоз; 6 – управление двигателем; 7 – активный круиз-контроль; 8 – система стабилизации DSC; 9 – блок подрулевых переключателей.



ЭТОТ ИСПОЛНИТЕЛЬ ЛИШЬ ПОДЧИНЯЕТСЯ КОМАНДАМ МАСТЕРА И ОТЧИТЫВАЕТСЯ О РАБОТЕ – ПРАВА СОБСТВЕННОГО ГОЛОСА ОН НЕ ИМЕЕТ. ТАКИЕ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ШИНЫ ИДУТ К ЗЕРКАЛАМ, СИДЕНИЯМ, ЛЮКУ И Т. П.

«АРХИТЕКТУРА» ФУТУРИЗМА

У CAN- и LIN-шин есть существенный недостаток – передача информации не согласована по времени. Каждый блок имеет приоритет, который играет решающую роль в спорах.

Представьте: в магазине подходит ваша очередь, а вперед влезает покупатель-льготник, за ним встают еще несколько привилегированных. Вы рискуете опоздать к праздничному столу. Вот и в компьютерной системе существует вероятность, что один из процес-

соров опоздает с передачей информации. Например, при столкновении устройства пассивной безопасности, имеющие приоритет, не дадут вовремя заглушить мотор. Конечно, подушки и преднатяжители ремней важнее, но ведь машина может загореться. Значит, двигатель необходимо выключить одновременно с «выстрелом» эйрбэгов.

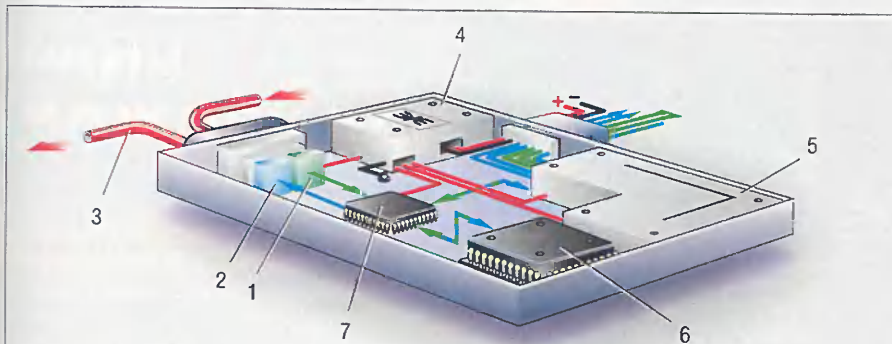
Нужно, чтобы каждый процессор «выходил в эфир» по расписанию – именно в то мгновение, когда надо. Над подобным стандартом уже работают некоторые компании, и в ближайшее время он сменит ныне действующие.

Электроника становится умнее, растет количество управляющих блоков, а вместе с ним и объем передаваемой информации. Пока медные провода не горят (в прямом смысле) на работе, но их возможности не безграничны. Им на смену идут оптоволоконные кабели – по проводнику бегут не электроны, а импульсы света.

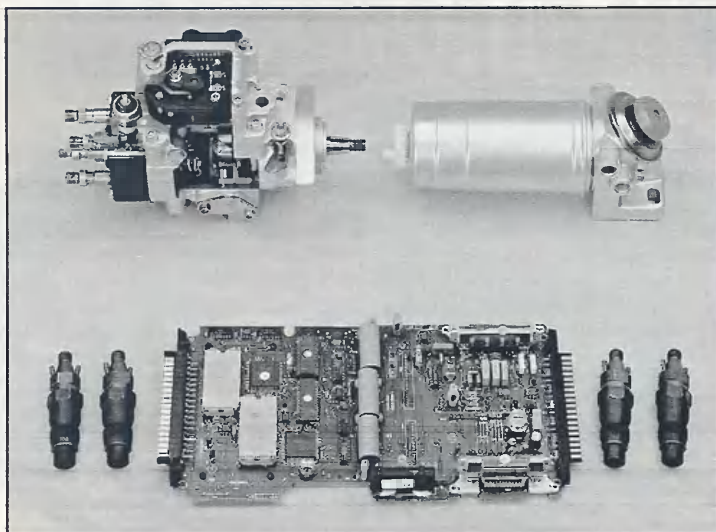
Впрочем, оптоволоконные кабели уже работают на дорожных моделях. Они связывают блоки, управляющие аудио- и видеотехникой, навигационным оборудованием, мобильной связью. Преимущества очевидны: во-первых, световоду не страшны электромагнитные помехи, во-вторых, гигантские объемы информации по обычным проводам идут слишком долго. В «Ауди-А8» данные по оптоволоконной шине «бегут» со скоростью 20 Мбит/с, а по обычной – в десятки раз медленнее. Но специалисты не спешат опутывать оптоволоконными кабелями весь автомобиль – дорого, да и обычные шины пока справляются.

БЕСКОТАКТНОЕ ОБЩЕНИЕ

Помните, в последнем фильме о Джеймсе Бонде главный герой управлял с пульта серебристым «Астон-Мартин». В этом нет фантастики – многие автомобили, в принципе, уже способны на подобные маневры. Конечно, надеть шанку-невидимку им пока не под силу, а передвигаться самостоятельно – пожалуй, да.



Блок управления, подключенный к оптоволоконной сети: 1 – фотодиод для приема информации; 2 – светодиод для передачи информации; 3 – оптоволоконный кабель; 4 – блок питания; 5 – функциональный блок; 6 – стандартный микроконтроллер; 7 – преобразователь сигналов микроконтроллера.



Электроника впервые вмешалась в управление дизельными моторами в 1986 году. Система EDC фирмы «Бош» (фото слева) дебютировала на автомобилях БМВ. Электронный блок системы «коммон рейл» выполняет больше операций, но благодаря современным технологиям намного компактнее.

Ведь электроника может сама завести двигатель и задать любые обороты. Кто включит передачу? Опять же компьютер – для него это не проблема. Торможение по проводам (Break by wire) пока не поселилось на серийных автомобилях, оставаясь привилегией концептов. Но в тормозах уже есть «электронные жучки», например, ABS. В общем, до дистанционного управления машиной, как телевизором или музыкальным центром, – всего несколько небольших шагов.

Остается одна проблема – как поворачивать? Давления гидросилителя, которым тоже, кстати, управляет электроника, вряд ли хватит, чтобы повернуть колеса без мускульных усилий. Ждать «электрического руля» – без механической связи между баранкой и колесами – уже недолго. Подобные конструкции разработаны (ЗР, 2001, № 4) и через пару-тройку лет появятся на серийных автомобилях. Потом машину научат самостоятельно выезжать из гаража, парковаться, а затем и двигаться, придерживаясь рекомендаций навигатора. А дальше...

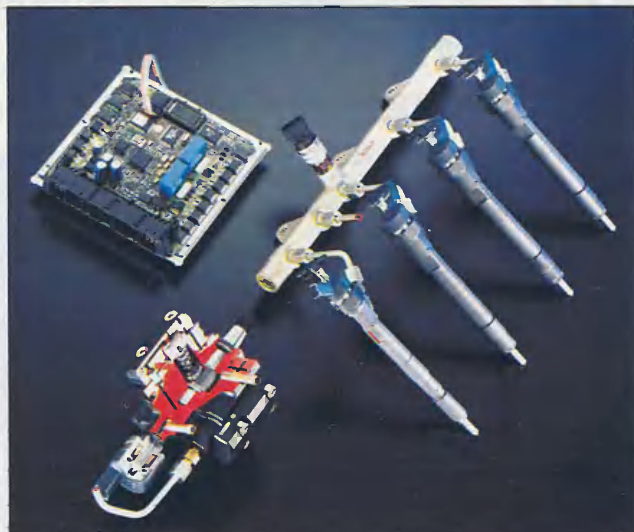
Многие слышали о нанотехнологиях, которые в ближайшее время, как обещают ученые, перевернут мир. Идея заключается в том, чтобы строить нужную деталь или узел... из атомов. Конечно, микроэлектроника станет первой отраслью, где будут широ-

ко применяться нанотехнологии. Представьте себе транзистор величиной с молекулу...

Реализацию идеи пока сдерживает уровень компьютерной техники, с чьей помощью можно рассчитать наноконструкцию. Однако, по прогнозам, в ближайшие 20–30 лет появятся сверхбыстрые компьютеры с рабочими частотами, измеряемыми в терагерцах (10^{12} Гц), долговременная и быстродействующая память на белковых молекулах. И как только наноизделия появятся на свет, некоторые из них наверняка перекочат на автомобиль.

УСЛОЖНЯЯ, УПРОЩАЙ!

Автомобиль – близкий родственник иных бытовых приборов: плиты, утюга, микроволновой печи. По крайней мере в том смысле, что все они должны быть достаточно просты в обращении (или управлении), при этом оставаясь современными. Некоторые современные автомобили узнают хозяина по отпечатку пальца.



каясь универсальными – выполнять не одну, а несколько функций.

В пылу конкурентной борьбы производители порой переходят грань, отделяющую необходимые опции от бесполезных, даже вредных. Ну зачем встраивать чип в ложку? Почует столовый прибор что-то неладное и откажется вас кормить.

Чтобы разобраться с настройкой сидений, климатической установки и навигации в некоторых современных авто, уже приходится тщательно штудировать руководство по эксплуатации. Затем еще полчаса потратить на то, чтобы привыкнуть к магнитоле... Нет, пора конструкторам всерьез озаботиться упрощением работы с ультрасовременной техникой. Ведь помимо «игрушек» с кнопками и джойстиком, водитель, как-никак, управляет средством повышенной опасности.

Правда, нынешние компьютеризированные машины лишь первопроходцы. Со временем управление электроникой научатся делать более простым, а пользователи тем временем привыкнут к нетрадиционным «фокусам». Сжились же с настольными компьютерами!

Все-таки главная задача электроники – безопасность. Человеку свойственно ошибаться, а компьютер никуда не уйдет от заданной программы. И к тому же способен принять единственно правильное решение с быстротой, живому существу недоступной. Вероятно, в будущем нас, по крайней мере частично, отстранят от управления автомобилем. Скучно, конечно, но ничего – привыкнем и придумаем себе иные развлечения.

ОТ БЕЛЬ ЭР К МАЛИБУ /КОНЦЕПТ-КАР

ИСТОРИЯ И ГЕОГРАФИЯ ОТ «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС»

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

РИСУНОК / КОНСТАНТИН ГАРМАТЮК

Истоки. Год 1955-й выдался для популярной в Америке марки «Шевроле» особенно удачным. Модель «Бель Эр» – тезка фешенебельного района в Голливуде, а также пригорода Парижа, знакомая американцам уже два года, получила новый кузов и мотор V8. Дизайн с довольно скромным по заокеанским меркам декором пришлось пресыщенным покупателям по вкусу, а двигатель,



«Шевроле-Бель Эр» 1955 г.

модернизируя, выпускали много лет.

Нынче стилисты все чаще черпают вдохновение в машинах 40-х–60-х гг. Одними из первых ностальгией заболели американцы. Очередной приступ – ремейк

«Шевроле» полувековой давности, начиненный современными агрегатами.

Новая песня о «Шеви». Концептуальный кабриолет «Бель Эр» построен по классическим американским канонам: привод на задние ко-

леса, длина – без малого 5 метров, база – 2820 мм. Автомобиль буквально пропитан духом середины прошлого столетия. О знаменитом предке напоминают решетка радиатора, хромированная окантовка фар, имитирующая козырьки, которые в середине 50-х начали входить в моду. Вертикальные задние фонари, линия боковины кузова, двухцветный салон, рычаг управления коробкой передач на рулевой колонке – все это тоже из эпохи классического рок-н-ролла. Даже о полукруглом окне спидометра

Концепт-кар «Шевроле-Бель Эр» 2002 г.





ра и хромированном кольце включения звукового сигнала не забыли! И все эти «анакронизмы» прекрасно вписаны в стилистику начала XXI века.

Под капотом прототипа новинка не менее примечательная, чем «восьмерка» 1955 года. Пятицилиндровый алюминиевый мотор «Вортек» рабочим объемом

Серийный седан почти наверняка многое позаимствует от выставочного прототипа.

3,5 л развивает 235 кВт/315 л. с. Почти наверняка этот двигатель готовят к производству: выкидывать деньги на «заводные игрушки» не принято даже в богатых концернах. Автоматическая четырехступенчатая коробка передач, как нынче и положено недешевому автомобилю, — с электронным управлением. Независимые подвески и мощные дисковые тормоза тоже не из области фантастики.

Прогноз. Очень вероятно, что концепт «Бель Эр» послужит основой для «Шевроле-Малибу», обновленную версию которого ждут в середине нынешнего года. Кстати, имя «Малибу» (знаменитое пляжное местечко в Калифорнии) появилось в семье «Шевроле» немногим позже голливудско-французского.

Новый «Малибу» построен на платформе «Опель-Вектра». Хотя по сравнению с европейским родственником машина, наверное, все-таки подрастет. За океаном у многих по-прежнему иные представления о семейном седане, особенно с эмблемой «Шевроле». Кстати, полвека назад «Бель Эр» выпускали с разными, в том числе и открытым, кузовами. Может, «Дженерал моторс» отважится вслед за седаном выпустить на рынок и кабриолет? Не зря же внуки вспомнили о дедушкином «Шевроле»!

138

На правах рекламы



+7(095)148-8992/93
www.amteltyre.com

Новая коллекция шин СЕЗОН 2003

AMTEL

Золотой
лауреат конкурса
"Лучшая шина на дорогах России"

К-15

К-201

КЯ-112

ВС-43

«МУСТАНГ»-ИНОХОДЕЦ



типов мощные 400-сильные «восьмерки» с турбонаддувом объемом 4,6 л. Но серийные четырехместные версии также будут обладать весьма достойными показателями: в распоряжение водителя предоставят около 300 л. с.

Следуя традициям, этот «табун» приводит в движение задние колеса. Только примитивную трехступенчатую трансмиссию предка уже не возродить. Для молодого жеребца разработаны шестиступенчатая механическая и пятиступенчатая автоматическая коробки.

«Когда вы рисуете новый «Мустанг», в вашем распоряжении сорок лет автомобильной истории, – говорит вице-президент «Форд мо-

«Форд-Мустанг» стал легендой, едва успев появиться на свет. Мало того, что за машиной выстраивались очереди, всего через несколько месяцев после дебюта 1964 года в Штатах уже насчитывалось несколько сотен клубов владельцев машин, а производители сувенирной продукции завалили рынок солнцезащитными очками, брелоками и кепками с силуэтом скакуна. «Я полностью осознал наш успех, когда увидел в витрине блинной большую афишу: «Наши блины продаются так же быстро, как «мустанги», – вспоминал один из духовных отцов машины, знаменитый менеджер «Форда» Ли Якокка.

Секрет триумфа «Мустанга» прост: стильный автомобиль со спортивным характером удалось сделать недорогим (\$2386 в ценах 1964 года) и потому доступным. Пик популярности мо-

дели пришелся на 60-е годы, а уже к середине 70-х ее звезда стала закатываться. В многочисленных модификациях, выпущенных за последние 20 лет, духом легенды, пожалуй, веет лишь от имени.

Но «Форд» прочит «Мустангу» взлет карьеры. Случиться это должно уже в будущем году, когда в продажу поступит абсолютно новое поколение машины. Ее прототипы – купе и кабриолет «Форд» выкатил в качестве «ударных» экспонатов Детройтского автомобильного шоу.

Как говорят дизайнеры, от них требовалось создать истинно американский автомобиль, узнаваемый на сто процентов – подобно бутылке от кока-колы. Короткая корма и длинный капот, трехсекционные задние фонари и «жабры» воздухозаборников – вот те детали, что моментально вызывают ассоциации со знаменитым



предком. Роднит машины и габарит: как и 40 лет назад, «Мустанг», по американским меркам, невелик: его длина – 4622 мм.

В отличие от будущих конвейерных «мустангов», салоны выставочных машин с красной перфорированной кожей вмещают всего двоих. Под капотами прото-

тор компании» Джей Мэйз. Если вы не чувствуете ее, вам придется объясняться с восемью миллионами поклонников «мустангов». Но мне кажется, мы попали в точку». Что ж, поживем – увидим!

FORD MUSTANG GT представлен на автосалоне NAIAS в 2003 году.



Двухместный малыш «Смарт» не в полной мере оправдал надежды своих создателей, если иметь в виду объемы продаж. Решено, сохранив марку, довести количество мест, дверей и ведущих колес до четырех. Пока же на рынок выпустили второе поко-

SMART CABRIO PURE

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 3х6х698 см³; мощность – 37 кВт/50 л.с. при 5250 об/мин; максимальный крутящий момент – 80 Н·м при 1800 – 4000 об/мин. Коробка передач – механическая автоматизированная 6-ступенчатая. Кузов – 2-дверный кабриолет; база – 1812 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 2500х1515х1549 мм; снаряженная масса – 740 кг. Радиус разворота – 4,35 м. Максимальная скорость – 135 км/ч. Средний расход топлива в комбинированном цикле – 4,7 л/100 км.

ление «городской блохи». Конструкторам удалось вылечить основные «детские болезни», портившие, по мнению многих, впечатление от автомобиля.

Прежде всего коробка передач. Она страдала некоторой задумчивостью, особенно неприятной при троганье. На подъеме «Смарт», бывало, даже успевал откатиться назад. В новой версии автоматика стала умнее: тормоза не отпускают колеса, пока на них не появится необходимый крутящий момент. Более того, введена функция «кик-даун», позволяющая пришпорить машинку, принудительно переключив пару передач вниз.

Недостатки в управляемости электроники также подлечила. Отныне сис-

«СМАРТ»

тема стабилизации ESP стала для «Смарта» серийной, она вобрала в себя функции ABS и распределения тормозных усилий по колесам. Устойчивость автомобиля улучшена настолько, что теперь не беспокоит и другая болячка – чрезмерно жесткая подвеска. Езда стала комфортнее.

Датчикам ABS заодно поручили управлять... ближним светом фар. Езда «днем с огнем» становится во многих европейских странах нормой. Но как быть с балансом электрической мощности, особенно если моторчик слабый? Выход нашли на удивление простой: как только колеса прекращают вращаться – головной свет гаснет. И в самом деле, зачем он в пробке или в ожидании на перекрестке. Как только машина тронется, фары зажгутся вновь, на ходу генератор всегда сможет обеспечить их энергией.

Двигатели второго поколения выросли в рабочем объеме на 100 см³, что дало прибавку 5–6 л.с. Кроме того, теперь они выполняют перспективные экологические нормы Евро IV.

SMART второго поколения представлен в январе 2003 года.

«ХОНДА-ФИТ АРИЯ»

В конце прошлого года «Хонда» объявила о появлении в классе «продвинутых малых седанов» модели «Фит Ария». Автомобиль сделан на базе хэтчбека «Джаз».

«Продвинуто» «Фит Ария», видимо, заключается в богатых возможностях трансформации салона, хотя объемом багажника 500 л впечатляет и без «перепланировки». Добиться такой вместимости удалось благодаря необычному размещению топливного бака – под передним рядом сидений. Са-

ми же кресла можно складывать вместе и по отдельности, задний ряд легко утопить в пол, объединив объемы салона и багажника.

Чрезвычайно экономичный и экологически чистый (удовлетворяющий японским нормам... 2010 года) двигатель связан с колесами через бесступенчатый вариатор «Мультиматик S», в электронную память которого заложены аж семь виртуальных передач. Водитель может по своему вкусу выбрать режим бесступенчатого «автомата» (коленвал двигателя при этом вращается с постоянной частотой), переключить трансмиссию в автоматический семиступенчатый режим или самостоятельно перебирать передачи. «Ария» исполняется в полноприводной или переднеприводной версиях.

При конструировании кузова удели-



ли максимальное внимание пассивной безопасности, притом не только сиденьев, но и пешеходов. Испытания в новом краш-центре фирмы не свелись к разбиванию прототипов о барьер с полным или частичным перекрытием. Провели и лобовые столкновения с «живым» легковым автомобилем массой 2 тонны с 50-процентным перекрытием при скорости обеих машин по 50 км/ч.

HONDA FIT ARIA представлена в Токио в ноябре 2002 года.

HONDA FIT ARIA

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 4х8х1496 см³; мощность «нетто» – 66 кВт/90 л.с. при 5500 об/мин; максимальный крутящий момент – 131 Н·м при 2700 об/мин. Коробка передач – бесступенчатая вариаторная автоматическая; кузов – 5-местный 4-дверный седан несущего типа. Расход топлива в смешанном японском цикле – 5,0 л/100 км.

«БРИСТОЛЬ-БЛЕНХЕЙМ СПИДСТЕР»

Малоизвестная английская фирма, некогда занимавшаяся авиастроением, по-своему отметила день рождения королевы Великобритании. В память о пятидесятых годах прошлого века возродили автомобиль «Бленхейм Спидстер», при этом сохранив его облик, но полностью оосовременив начинку.

Как и положено в XXI веке, репликар не избежал компьютеризации. Специальный микропроцессор управляет системой последовательного двойного зажигания. Электроника командует и автома-



тической коробкой передач, помогая ей понять и запомнить стиль езды водителя. Для экономии топлива гидротрансформатор можно за-

блокировать специальным сцеплением. Топливный бак необычный – объемом 165 л (!) и с двумя заливными горловинами – справа и слева.

Еще одна особенность, которой гордятся создатели «Спидстера», нетипична для автомобилей этого класса – «огромный багажник для любителей поездок в

Италию на уик-энд». Это цитата из официального пресс-релиза, умолчавшего о конкретном объеме багажника. Мощность «восьмерки», непостижимым образом уместившейся под капотом, тоже не сообщают. Впрочем, зачем обладателю автомобиля стоимостью 242 тысячи долларов засорять голову лишней информацией? Важно, что доехать до Италии можно быстро. Максимальная скорость – 250 км/ч, а первые 100 км/ч автомобиль набирает за 5 с. Но ездить лучше лишь в хорошую погоду: у «Спидстера» нет ни крыши, ни полноразмерного лобового стекла.

BRISTOL BLENHEIM SPEEDSTER

Двигатель – бензиновый; число цилиндров и рабочий объем – 8х5900 см³; мощность – 257 кВт/390 л.с. при 6000 об/мин (неофициальные данные); максимальный крутящий момент – 529 Н·м. Трансмиссия – задний привод с дифференциалом повышенного трения. Коробка передач – автоматическая 4-ступенчатая. Кузов – 2-местный 2-дверный слайдер; снаряженная масса – 1395 кг; база – 2890 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4674х1752х1118 мм. Размер шин – 255/55R17.

BRISTOL BLENHEIM SPEEDSTER представлен в фирменном шоу-руме в Кенсингтоне, Великобритания в 2003 году.

«ЛЕКСУС-RX300»



В отличие от большого вседорожника LX470, доступного лишь в США и России, RX300 можно купить и в Европе.

Несмотря на сохранившийся индекс, общего с предшественником у автомобиля мало. Разве что двигатель изменили несильно: добавили в «упряжку» лишнюю тройку «лошадок» и выполнили жесткие экологические нормы Евро IV. Максимальная скорость выросла на целых 19 км/ч – в основном за счет лучшей аэродинамики кузова. Его тщательно продували в аэродинамической трубе при скорости потока 250

км/ч, обращая внимание на такие нюансы, как положение «дворников». Это не мелочи – уровень шума от набегающего воздуха удалось снизить на 5 дБ!

LEXUS RX300

Двигатель – бензиновый; число цилиндров, клапанов и рабочий объем – 6х24х2995 см³; мощность – 152 кВт/207 л.с. при 5600 об/мин; максимальный крутящий момент – 290 Н·м при 4500 об/мин. Трансмиссия – постоянный полный привод с электронным распределением тяги; коробка передач – автоматическая 5-ступенчатая. Кузов – 5-местный 5-дверный универсал; база – 2715 мм; габарит (длина, ширина, высота) – 4730х1845х1665 мм. Максимальная скорость – 200 км/ч. Расход топлива в смешанном европейском цикле – 12,6 л/100 км.

Впервые на вседорожниках появилась адаптивная система головного света, направляющая луч соответственно скорости и положению руля. Подвеска, после того как автомобиль вырвался с проселка на автостраду и разогнал на первой «сотни», уменьшает на 15 мм дорожный просвет. Если проселок напоминает российский, клиренс вырастет на 30 мм по сравнению с базовым, а когда водитель выключит зажигание, напротив, на столько же уменьшится – облегчит посадку-высадку.

Пятиступенчатая автоматическая коробка передач, допускающая ручное последовательное переключение, способствовала снижению расхода топлива на 0,4 л на 100 км. Задумчивая виско-муфта, распределявшая крутящий момент между передней и задней осями, заменена мгновенно реагирующей на пробуксовку электронной системой TRC.

Особое внимание уделено пассивной безопасности: пассажиров буквально обложили надувными подушками, а водителю защитили даже колени.

LEXUS RX300 представлен на NAIAS-2003 в Детройте.

«ПОНТИАК-ГТО»

В далеком 1964 году первый «Понтиак-ГТО» открыл в США эру так называемых мускулистых автомобилей. Успех новинки превзошел все ожидания: при запланированном пятидесяти тысячном тираже только за один год поступило 30 тысяч заявок! Разумеется, золотую жилу постарались выбрать до основания и за 10 лет, в течение которых ГТО неоднократно обновляли, удалось продать более полу-миллиона купе «настоящей американской размерности».

Нынче производители все чаще пытаются сыграть на святом – ностальгических ассоциациях, связанных с некогда культовым именем. И так, год 2003-й, Детройт, «Понтиак-ГТО» образца 2004 года.

Хотя близится полувековой юбилей модели, формула успеха подобна преж-

пенчатым «Гидраматиком», и еще неизвестно, как распределятся предпочтения покупателей XXI века. Не было полвека назад и таких уже прозаических сегодня устройств, как ABS, эйрбэги спере-реди и по бокам... Да что там – ремни безопасности в 60-х только появлялись. У сегодняшнего ГТО, кроме перечисленного, установлен специальный «мо-



ней: мощнейшая «восьмерка» под капотом, задний привод, число мест – 2+2. Двигатель не стали разрабатывать с нуля – у концерна немало достойных силовых агрегатов. «Понтиаку» имплантировали 5,7-литровое «сердце» «Шевроле-Корвет», вмещающее 340 «лошадок» (250 кВт) и отдающее колесам 500 Н·м крутящего момента. С таким агрегатом до первой «сотни» можно разогнаться менее чем за 6 с. Электронный ограничитель сработает, когда стрелка спидометра упрется в отметку «160». Конечно же, миль, в километрах это – 257.

А вот чего не было у знаменитого прародителя, так это механической шестиступенчатой коробки передач – американцы тогда были почти поголовно привержены автоматике. Впрочем, новичок тоже имеет версию с четырехсту-

дую безопасность», автоматически выключающий зажигание, топливный насос, разблокирующий двери и включающий аварийный сигнал, едва сработают подушки безопасности.

Новый «Понтиак» порадует CD-чейнджером, услаждающим слух музыкой из 10 динамиков, системой доступа без ключа зажигания и информационным Интернет-центром – все в базовой версии.

Кстати, база, вернее, платформа самого автомобиля, пришла из Австралии, где называется «Холдеп-Монаро». Там, на пятом континенте и будут выпускать «Понтиак-ГТО» в количестве 18 тыс. шт. ежегодно. Интересно, повторится ли успех 1964 года?

PONTIAC GTO представлен на NAIAS-2003 в Детройте.

КОРОТКО

«Форд-Фокус», выпускаемый с 1998 года, ждет модернизация. Преемник заметно подрастет и внешне будет напоминать более солидный «Мондео». Первое появление обновленного «Фокуса» должно состояться на автосалоне во Франкфурте нынешней осенью.

Уже второй год кряду самым популярным цветом в мире является серебристый. В 2002 году в него окрасили минимум треть всех выпущенных машин. Следом в «хит-парадах» Европы, Америки и Японии идут белый, синий, черный и красный колеры.

С конвейера завода «Форд» в Испании сошел первый автомобиль «Мазда-2». По плану ежегодно на дороги будут выходить



40 тысяч машин, а общий объем продаж «Мазды» в Европе достигнет 210 тыс. шт.

Удачный старт «Туарега» подтолкнул «Фольксваген» к разработке еще одного вседорожника на базе компакт-вэна «Туран» – первенца пятого поколения «Гольфа». Ожидается, что автомобиль длиной 4,4 м дебютирует в 2004 году.

Европейские дилеры «Ситроена» принимают заявки на обновленную модель «Ксара». Внешность машины подвергли едва заметной ретуши, чуть изменена



отделка салона. Силовых агрегатов стало на один больше: экономным водителям адресовали дизельный двигатель 1,4 л, развивающий 51 кВт/70 л. с.

ЭПОХА ВУНДЕРКИНДОВ

«ПЕРВОКЛАССНИКИ» – СИЛЬНЫЕ И УМНЫЕ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУННИКОВ

ФОРМУЛА МИНИМАЛИЗМА

На протяжении десятилетий массовыми, народными были в основном маленькие автомобили. Со временем компакты совершенствовались, однако основные принципы конструкции сохранялись. Отнюдь не из вредности производители усаживали небогатых покупателей в тесные, со спартанской отделкой машинки. Основная причина заключалась в том, что маленький автомобиль проще было сделать дешевым.

Дело даже не в расходе металла и иных материалов. Главное – большинству мини-автомобилей хватало простеньких маломощных (9–15-сильных) моторов с воздушным охлаждением и столь же слабеньких тормозов. Низкая максимальная скорость позволяла не мудрить над хитроумными подвесками. И уж конечно, создатели и покупатели сверхкомпактных машин вовсе экономили на комфорте.

Постепенно спрос на мини, ныне причисляемые в Европе к классу А (длина до 3600 мм), падал. А к середине 90-х их продажи в Европе составляли лишь 4%. И хотя с тех пор сбыт наиболее популярных мини-автомобилей немного вырос (см. табл. 1), нынешний лидер продаж в классе В – «Пежо-206» разошелся в 2001-м тиражом более 627 тысяч экземпляров, то есть большим, чем выпуск трех лидеров класса А, вместе взятых.

В Японии, правда, ситуация иная. Значительные налоговые льготы на мини (к этому классу относят авто длиной до 3400 мм, с объемом цилиндров до 0,66 л) стимулируют высокий уровень продаж. В 2000-м в Стране восходящего солнца выпустили почти 1,3 млн. маленьких машин. Однако это менее 15,5% от 8,4 млн. произведенных в Японии автомобилей.

КОРОБОЧКА ВЫСОКИХ ТЕХНОЛОГИЙ

Нынешние автомобили А-класса (см. табл. 2) не чета предкам. Современные моторы, даже самые малообъемные японские, развивают 50–60 л. с. (наша 33-сильная «Ока» выглядит пережитком



Чтобы продать мини изобалованным покупателям, японские фирмы прибегают к «хитростям». «Дaihatsu-Мира Гино», например, сделан в стиле ретро.



Набор оборудования «Сузуки-Плео Неста» удовлетворит самых взыскательных: двигатели мощностью 33 кВт/45 л. с. – 47 кВт/64 л. с. (самый мощный – с турбонаддувом), пятиступенчатая механическая коробка передач или бесступенчатый вариатор, привод на передние или на все колеса, АБС и усилитель руля – в базовой комплектации.

ком прошло-го). Ведь компактная машина должна быть достаточно динамичной, чтобы не мешать на дороге «взрослым» собратьям. Самые мощные версии (свыше 100 л. с.) и вовсе потягуются со многими старшекласниками. Разумеется, за высокую мощность малообъемных высокофорсированных моторов платят относительно невысоким ресурсом. Экологические требования тоже обязательны для всех, поэтому нынешние компактные двигатели конструктивно не проще «полноразмерных».

Современный автомобиль, вне зависимости от «роста», обязан иметь эффективные тормоза (АБС на мини – все чаще стандартное оборудование), четкое рулевое управление, совершенные подвески. Кстати, чтобы сделать короткобазный, часто высокий и при этом динамичный автомобиль устойчивым и хорошо управляемым, инженерам и технологам приходится изрядно потрудиться. Наконец, нормы пассивной безопасности для малышей столь же строги, как и для старших.

Конструкторы развеяли-таки миф, что для сохранения жизни при фронтальном столкновении необходимы «полтора метра железа» спереди. Нынешние мини-автомобили получают на европейских краш-тестах EuroNCAP вполне приличные оценки – три-четыре звезды из пяти возможных.

Самые высокие результаты – у наиболее современных конструкций: британского «Мини» (строго говоря, он попадает в класс В, однако перерос первоклашек лишь на 25 мм), «Фольксвагена-Лупо». Даже совсем несерьезный на вид «Смарт» получил три звезды. Показательно, что лучших результатов добились машины, созданные недавно. Их строили с учетом последних достижений автомобильной науки. А вот «ФИАТ-Сейченко» – по сути, модернизированная версия модели «Чинквеченто» 1991 года – набрал лишь полтора балла.

Мальши XXI века стали динамичными, комфортабельными (например, в крохотном «Смарте» и многих «японках» есть даже кондиционер), безопасными. Причем достижения высоких технологий конструкторы умежают

в очень небольшой объем, где должны с комфортом (конечно, в рамках размеров салона) разместиться еще и четверо пассажиров. Потому-то нынешние маленькие машины обходятся производителям и покупателям недешево.

Сегодня цена многих компактов, даже в базовой комплектации, вплотную приближается к стоимости более вместительных и универсальных машин класса В. Например, «Сузуки-Вэгон R» в Германии стоит от 10 600 евро – примерно столько же, сколько «Опель-Корса», «Пежо-206», «Рено-Клио». Вплотную к 10 тысячам приближается стоимость «СЕАТ-Ароса» и «Опеля-Агила». За эту цену можно купить не столь именитые, зато вместительные «Хендэ-Гетц» и «Дэу-Калос». А «переросток» – британский «Мини-Уан» обойдется и вовсе в 14 500 евро. Это уже – «Ситроен-Берлинго» или «Форд-Фокус».

«Мини» – пример особенно показательный, один из наиболее ярких представителей нового поколения компактов-вундеркиндов.

ИГРУШКИ ДЛЯ НОВЫХ ЕВРОПЕЙЦЕВ

Ясно, что сверхкомпактные автомобили, по крайней мере, в ближайшее время, не будут самыми массовыми и популярными. Эту нишу уже заняли более вместительные и практичные машины классов В и С. Малышам



Благодаря тщательно проработанному каркасу кузова и подушкам безопасности водитель «Смарт» может чувствовать себя уверенно.

утовлена иная роль – второго, третьего автомобиля в семье, причем не просто транспортного средства – а любимой игрушки, пусть недешевой.

Чтобы завоевать сердца обеспеченных, избалованных разнообразием европейских покупателей, компактный автомобиль, помимо обязательных для любой современной ма-



шины качеств, должен содержать изюминку. Быть мощным, быстрым и послушным в управлении (недаром тюнинговая фирма «Брабус» довольно успешно продает в Германии «смарты» с богатой отделкой и 70-сильным (!) мотором, способным разогнать автомобиль до 180 км/ч) или предоставлять возможность слиться с природой (неспроста все больше кабриолетов строят на платформе маленьких машин), наконец, хотя бы иметь неординарную экстраравагантную внешность.

Все эти удовольствия, увы, пока «не про нас». Конечно, и в России кое-кто уже оценил шарм и резвость «Смарт» и «Мини». Но таких совсем немного. А большинство россиян не жалуют микроавтомобили, тем более современные – дорогие. «Оку» покупают, простите, от безвыходности – или как самую дешевую заготовку для народного тюнинга. Дело даже не в том, что стоимость «детских», в том числе «оковских» запчастей сравнима с ценой «взрослых», а ресурс узлов и агрегатов ниже. Небогатым россиянам нужна универсальная машина с полноценным задним сиденьем, вместительным багажником, двигателем, способным уверенно тянуть нагруженный (часто сверх меры) автомобиль. Поэтому мы предпочитаем пусть и подержанную, не самую современную, но «взрослую» машину новому малышу.

Посему проекты производства простеньких «народных» машин обречены на неуспех. Время спартанских мотоколясок давно прошло – сделать автомобиль дешевым можно, лишь пожертвовав абсолютно необходимыми в XXI веке устройствами. Нам пока гораздо нужнее старшеческие характеристики и дизайном. За чуть большую, чем у «навороченного» малыша, цену мы получим гораздо более удобный для повседневных нужд автомобиль. А потом, поднакопив, возможно, купим для души маленькую, симпатичную, дорогую игрушку.



Разместить в «коробочке» размерами 3500х1620х1695 мм современные агрегаты и четырех человек было непростой задачей для конструкторов «Опеля-Агила».

ТАБЛИЦА 1. САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ АВТОМОБИЛИ КЛАССА А В ЕВРОПЕ

1996 г.		2001 г.	
Модель	Объем продаж, тыс. шт.	Модель	Объем продаж, тыс. шт.
«Рено-Твинго»	216,76	«Рено-Твинго»	163,1
«ФИАТ-Чинквеченто»	147,7	«ФИАТ-Сейченто»	147,1
«ФИАТ-Панда»	65,7	«Форд-Ка»	137,1

ТАБЛИЦА 2. НЕКОТОРЫЕ АВТОМОБИЛИ КЛАССА А

Модель	Габариты, мм длина x ширина x высота	Двигатель		Максимальная скорость, км/ч
		Рабочий объем, см³	Мощность, кВт/л. с.	
«Дайхатсу-Куоре»	3410x1475x1420	989	41/56	140
«Хонда-Лайф»	3395x1475x1610	657	37/50	130
«Хендэ-Атос»	3495x1495x1580	999	41/56	142
«Мицубиси-Паджеро Мини Турбо»	3395x1475x1640	659	47/64	135
«Рено-Твинго»	3430x1630x1420	1149	44/60	151
«Опель-Агила»	3500x1620x1695	973	43/58	142
«Смарт»	2500x1515x1550	599	33/45	135
«Субару-Плео Турбо»	3395x1475x1580	658	47/64	130
«Фольксваген-Лупо GTI»	3525x1640x1460	1598	92/125	205

ГУЛЛИВЕРЫ И ЛИЛИПУТЫ

ОТ «ХИЖИН» В МЕТР ТРИДЦАТЬ ДО ТРИДЦАТИМЕТРОВЫХ «ДВОРЦОВ»



ТЕКСТ / МИХАИЛ ГЗОВСКИЙ

Войны и экономические кризисы неизменно оставляли след в автомобильной истории. Неурядицы обычно порождали простенькие, дешевые и маленькие машины. Но, оказывается, самые компактные автомобильчики рождаются в благополучные времена. А мода на огромные, как автобус, и комфортабельные, как особняк, машины, существующая почти столько же, сколько сам автомобиль, тоже не проходит...

ГОНКИ ГИГАНТОВ

Самым большим серийным легковым автомобилем по сей день считают «Бугатти-Роял тип 41». Первые экземпляры этой модели выпустили в далеком 1927 году, последние – в 1932-м. «Роял тип 41» прославился астрономической по тем временам ценой 42 тысячи долларов и не менее внушительным габаритом: от бампера до бампера – 6,71 метра. Один лишь капот этого монстра раскинулся на 2,13 (!) метра. Хотя под ним и стоял восьмицилиндровый двигатель мощностью около 300 л. с., особой технической необходимости во «вращивании» цикло-

па, опиравшегося на асфальт 24-дюймовыми колесами, не было. Задача была иной: подчеркнуть привилегированное положение владельца королевского «Бугатти».

Сильные мира сего и сегодня предпочитают солидность и внушительность. А коли есть спрос – будет и предложение. Из ныне выпускаемых серийных авто рекорд за недавним дебютантом «Майбахом». Когда «Даймлер-Крайслер» в 1997-м показал публике прототип, длина машины 5,77 м произвела на публику сильное впечатление. Таким и сделали серийный «Майбах-57». Помимо него существует и «Майбах-62». Нетрудно догадаться по индексу, что он дорос до 6,2 м, а точнее – 6,17 м.

К «Майбаху» приближаются амери-

Исполин «Форд-Экскешн» с турбодизелем объемом 7.3 л способен на такие подвиги, как буксировка прицепа с «пароходом» массой под пять тонн.

канские машины, в первую очередь – вседорожники. Они поддерживают традицию: в Новом Свете все должно быть самым-самым – будь то 110-этажный 442-метровый небоскреб Сирз Тауэр или компьютерный гений Билл Гейтс, в недавнем прошлом самый богатый человек планеты. В былые времена американцы по праву хвастали очень большими автомобилями. Сегодня строй заокеанских «крейсеров» изрядно поредел. Но «Форд» не упускает возможности напомнить, что производит самый большой серийный вседорожник в мире. Два с лишним метра высоты и столько же ширины, длина 5755 мм – таковы параметры

Содержать самый длинный автомобиль мира хлопотно: только подкачка колес занимает полдня!



«стопроцентного американца» – вседорожника «Эксешн». До его рождения пальму первенства долго держал небезызвестный на российских просторах «Шевроле-Сабербен», «прыгнувший в длину» на 5570 мм.

И все-таки абсолютный рекорд принадлежит... отечественному ЗИЛ-41047. Правда, лимузин длиной 6330 мм серийным можно назвать условно. Машины всегда делали единицами, а в последние годы былую гордость советского автопрома, видимо, вообще не выпускают. В отличие от стретчей протяженностью до 10 м, особенно популярных за океаном (см. ЗР, 2002, № 4). Такие машины строят не только в США, но и в Европе в небольших, но заметно превышающих зилевские (даже в период расцвета социализма) масштабах.

Впрочем, даже мелкосерийным машинам не тягаться со штучными образцами, создатели которых вовсю стремятся удивить мир. Так, американец Джей Орберг построил лимузин «Американская мечта» (American Dream) длиной... 30,5 метра! На борту машины могут одновременно устроить вечеринку до пятидесяти гостей, в распоряжении которых плаватель-

риканскую мечту» приводят два двигателя, а в корме предусмотрено место для... второго водителя, который управляет монстром, если нужно слать задним ходом.

МИНИ? МИКРО!

Трудно сказать, что двигало инженерами английской фирмы «Пил Инжиниринг Компани», когда они решили отвлечься от производства моторных лодок и заняться автомобилями. Плод их фантазий надолго занял место на страницах автомобильной прессы и даже угодил в знаменитую Книгу рекордов Гиннесса. С 1962 по 1965 гг. фирма выпустила несколько сотен трехколесных микроавтомобилей «Пил-Р50», владельцы которых, бесспорно, имели немало преимуществ перед хозяевами полноценных авто.

Судите сами: никаких проблем с парковкой – длина машины всего... 1,34 м, ширина и высота 0,99 и 1,34 м. На ночь авто можно уносить на хранение домой, поскольку его масса... 59 кг. Есть и другие плюсы: супруга не попросит отвезти ее на работу – «Пил» машина одноместная. Наконец, мойка крохи отнимает всего пару минут. И все же охотников на такое сред-

не уступает по комфорту традиционным малолитражкам, будучи на треть короче. Карьера двухместного 2,5-метрового автомобиля, над которым работали «Даймлер-Крайслер» и швейцарская фирма МСС, сложилась куда успешнее английского прародителя. Годовой объем продаж достигает ста тысяч в год, что способствовало появлению дизельной модификации, кабриолета и даже версии с 70-сильным турбомотором.

Потягаться со «Смарт» по части габарита пока могут лишь малютки-квадрициклы, которые еще недавно не причисляли к автомобилям. Но квадрициклы преобразились из гадких утят во вполне симпатичные, оснащенные такими «излишествами», как кондиционер и электростеклоподъемники, машинки. А, например, французская «Шатене» выпускает даже четырехместную модель длиной 2890 мм.

В странах, где продают квадрициклы, на них официально разрешено ездить без «прав». Одними из последних в число таких государств вошла Испания, долго сопротивлявшаяся нашествию «неполноценных» карликов. Результат не заставил долго ждать: за первый год продали около 13 тысяч



Квадрицикл «Шатене-Спидино» далеко не самый «хилый» малыш: длина чуть больше 2,5 метра, масса – «целых» 350 кг.

ный бассейн и огромная кровать с водяным матрацем. Дабы 10-тонная конструкция на базе «Кадиллака» 1980 года выпуска могла хоть как-то маневрировать, пришлось сделать кузов сочлененным по принципу городского автобуса. В движение 26-колесную «Аме-

ство передвижения нашлось немного. Видимо, их отпугнуло отсутствие задней передачи (приходилось разворачивать «Пил» вручную) и сильный шум 49-кубового двухтактника ДКВ, развивавшего всего 2,9 кВт/4 л. с. и разгонявшего «Пил» до 60 км/ч.

Наши современники не в пример комфортабельнее и безопаснее. Так, рекордсмен среди малышей «Смарт»



В случае поломки «Пил-Р50» хозяину обязательно было ждать эвакуатор: машину можно тащить за собой при помощи специальной ручки на задней части кузова.

микроавтомобилей. Появились и местные производители таких машин. Испанский «Вексел» длиной 2341 мм оборудован даже трапом, позволяющим въехать в машину через дверь в задней стенке на инвалидном кресле. Если бы аналогичный трап предусмотрел конструктор «Американской мечты», в нее можно было бы загнать... десяток «векселей».

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛ / АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

АХТУНГ! В ВОЗДУХЕ «ЛУПО»!

САМОЛЕТ С АВТОМОБИЛЬНЫМ «СЕРДЦЕМ»

Раньше технические новинки спускались с небес на землю – авиаторы передавали опыт автомобильным инженерам. Нынче достижения последних поднимают в небеса.

Недавно (ЗР, 2000, № 12) мы писали о самолете с бензиновым двигателем «Смарт», теперь летательный аппарат оснастили турбодизелем от «Фольксвагена-Лупо», самого экономичного – «трехлитрового». Мотор адаптировали к высотной службе студенты техникума автомобильной и авиационной техники в Мюнхене. Выбор на мотор от «Лупо» пал не случайно: его масса – 53 кг – вполне сопоставима с массой обычных для мотодельтапланов «двухтактников». Еще одно

преимущество турбодизеля совершенно не использовалось на земле – его мощность не падает с набором высоты, по крайней мере, до 4000 метров. А ведь бензиновые моторы на такой высоте теряли до 37% силенок. Кроме того, оказалось, что «фольксвагеновский» дизель без вреда для себя переносит заправку «реактивным» керосином, что для авиаторов очень удобно. Более того, на «самолетном» топливе мощность и крутящий момент даже больше, так что при взлете 70-сильный дизель развивает 90 л. с. Правда, изрядно повозились с программой контроллера; ведь она была рассчитана на работу с коробкой передач, а в самолете ее нет.



За «штурвалом» руководитель проекта Роберт Майр.

После двух лет работы двухместный самолетик резко и почти бесшумно пробежал по аэродрому и легко взмыл в воздух. Настала по-

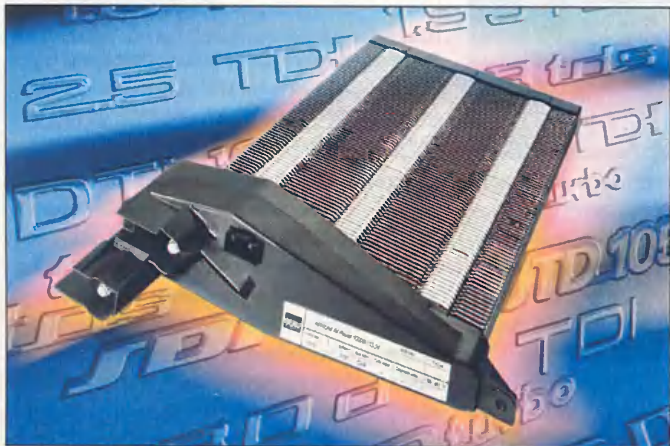
ра мерить расход топлива. Конечно, преодолеть 100 км по воздуху на трех литрах не удалось. Но в шесть литров керосина, солярки или «био-

КЕРАМИКА ВМЕСТО «ТОСОЛА»

ЖИДКОСТНЫЙ ОТОПИТЕЛЬ СДАЕТ ПОЗИЦИИ

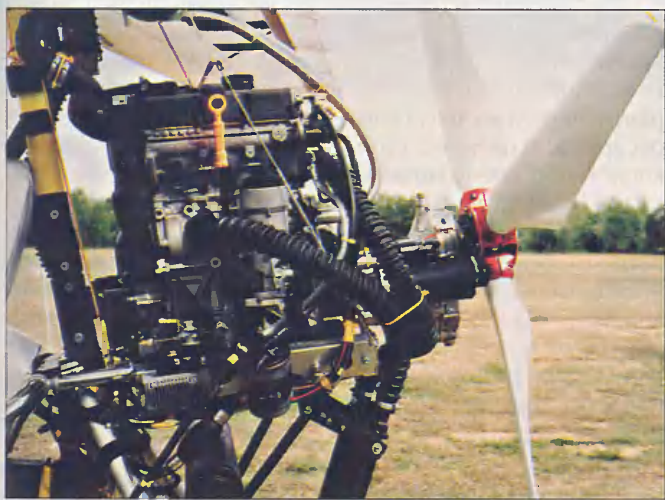
В погоне за экономичностью ведущие автомобилестроительные фирмы настолько оптимизировали рабочий процесс в дизельных и бензиновых двигателях с непосредственным впрыском, что выделяющегося при их работе тепла стало не хватать для отопления салона. Поэтому

Керамический РТС-радиатор «Беру».



му фирма «Беру» представила «электрический камин» РТС (Positive Temperature Coefficient). Нам уже знакомы так называемые позисторы – материалы с большим положительным температурным коэффициентом сопротивления (ЗР, 1998, № 9). Вкратце напомним, что у этих приборов электрическое сопротивление скачком увеличивается при определенной температуре и этот эффект автоматически предотвращает их неограниченный разогрев протекающим током. Температура стабилизируется, притом без всякой хитрой электроники: безотказность гарантирована самой физикой процесса.

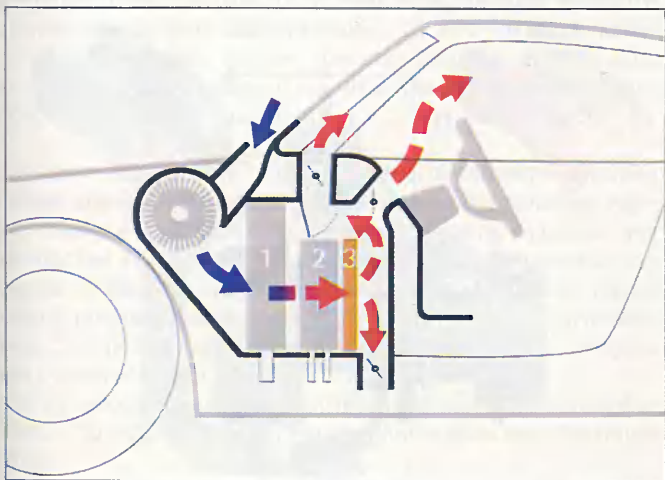
«Печка» «Беру» внешне напоминает радиатор, только вместо воды или иной жидкости в нем керамические элементы позисторов. Конструкция весьма ажурная: потери давления воздуха при прохождении через нее всего 0,13 мбар. КПД этого радиатора высок, 95% электрической мощности передается проходящему воздуху в виде тепла. Заодно радиатор рассеивает и 30 Вт, выделяемых управляющей электроникой. Она все-таки нужна. Потребляемая из бортовой сети мощность достигает 2 кВт, а при включении (когда сопротивление элементов мало) – и того больше. «Печка» разогревается несколько секунд, и чтобы не «посадить» энергоуста-



дизеля» (топлива на основе растительного масла – пробовали летать «на всем, что горит») уложились. Согласитесь, весьма неплохой результат. Но больше всего радовались первому полету экологи: двигатель, выполняющий автомобильные нормы Евро III, – самый «чистый» в истории авиации поршневой агрегат!

Пропеллер хорошо прижился на автомобильном «сердце».

Сегодня летают и другие дизели – например, на «Пайпере-РА-28» и «Сессне-С172». Их 1,7-литровый двигатель выпущен авиаторами – фирмой «Тилерт Эйркрафт Энжинс», на треть снижает затраты на топливо, но по чистоте и бесшумности за мотором «Лупо» ему не утнаться.



Устройство стоит после традиционного радиатора отопителя: 1 – испаритель кондиционера; 2 – жидкостный радиатор отопителя; 3 – РТС-блок.

новку автомобиля, нагревательные элементы подключают ступенчато. Кроме того, в зависимости от окружающей температуры электроника регулирует общую тепловую мощность путем отключения и подключения позисторов (всего их шесть).

В новом «Фольксвагене-Гольф» зимой будет особенно тепло, хотя дополнительные литры топлива ради этого все-таки придется сжечь.

ДЕЛО – ТРУБА

ВЕНТИЛЯТОР КОМПЬЮТЕРОМ НЕ ЗАМЕНИТЬ

Один из читателей поинтересовался, используют ли еще при доводке автомобилей громоздкие, дорогие, энергозатратные и, казалось бы, ненужные в век компьютеров аэродинамические трубы. Словно в ответ ему американцы отпартовали о сооружении в Обурн-Хиллз (штат Мичиган) комплекса стоимостью 37,5 млн. долларов для окончательной аэродинамической доводки новых моделей «Крайслер», «Джип» и «Додж».

Современные компьютеры и изощренные программисты помогли сократить расходы: продувке в трубе модель будущей машины и готовый автомобиль подвергают лишь на конечной стадии проектирования, проверяя расчеты. Кстати, несовпадения теории с реальностью до сих пор нередки.

Комплекс в Мичигане площадью 27 900 м² строили три года. Необычно низкий уровень собственного шума (утверждают, что он для автомобильной промышленности рекордный) позволяет глубже исследовать аэродинамические шумы, создаваемые автомобилем. В новой трубе можно симитировать движение со скоростью до 240 км/ч! Правда, один час гонок на месте «съедает» 4730 кВт·ч энергии.

Поскольку американские автомобили не отличаются малым весом и габаритами, поворотная тест-площадка позволяет устанавливать машины массой до 4,5 т. А ее длина – 5,4 м рассчитана на очень большую колесную базу. Чтобы измерения были достаточно точными, нужно много свободного пространства между испытуемым автомобилем и стенками камеры. Отсюда и огромные размеры сооружения.

К 2002 году сооружения выросли до гигантских размеров и надежно скрывают концепты от посторонних глаз.



В 1930-м где-то в Америке продували автомобили в чистом поле. Чтобы сделать воздушный поток видимым, перед вентилятором сыпали муку.



РЕМОНТ СО ВЗЛОМОМ

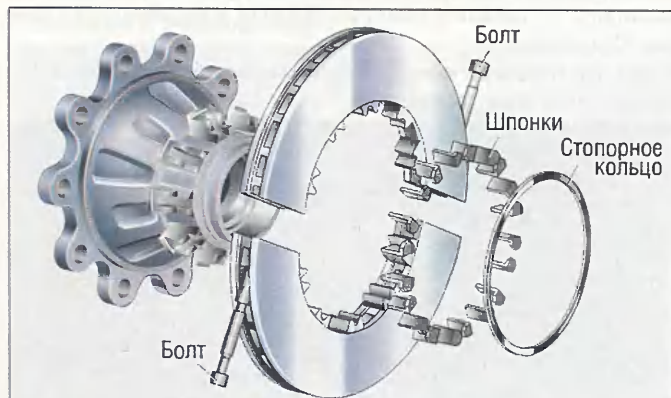
ВМЕСТО ИЗНОШЕННОГО - ТРЕСНУТЫЙ



Тормоза тяжелых грузовиков долго оставались барабанными. Но фирма «Кнорр-Бремзе» еще с 1969 года работала над дисковым механизмом для больших коммерческих машин. С развитием систем стабилизации от барабанных тормозов приходится окончательно отказываться; они малопригодны для управления электроникой.

Современный тормоз «Кнорр» для грузовиков включает вентилируемый,

так называемый «зубчатый диск с промежуточными элементами». В отличие от механизмов легковых автомобилей, диск на тягачах ДАФ серий CF и XF не крепится жестко к ступице, а надет на нее свободно. Проворачиванию препятствуют те самые промежуточные элементы, по сути – шпонки, вставленные между наружными зубьями ступицы и внутренними – тормозного диска. Шпонки фиксируют стопорным кольцом.

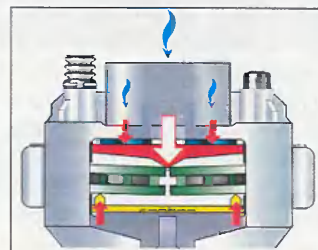


Так выглядит новый диск перед установкой. Половинки соединяют двумя болтами, вворачиваемыми в ребра охлаждения.

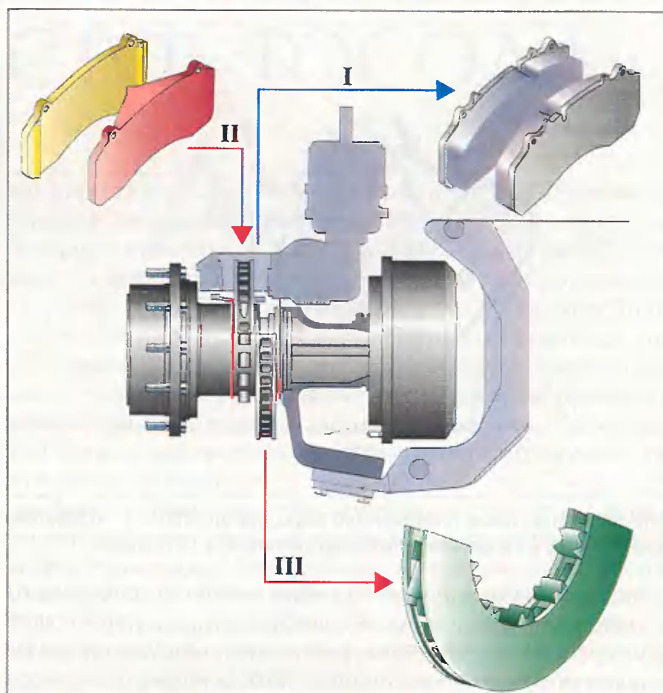
Диск немного перемещается по ступице в осевом и радиальном направлениях. Благодаря тепловым зазорам значительно увеличен ресурс детали и ее стойкость к перегреву. Но даже самый стойкий диск все же приходится менять. Казалось бы, что может быть проще: снял кольцо, вынул шпонки... Но мало того, что диск не позволяет снять суппорт – для его демонтажа придется разбирать планетарный редуктор задних ступиц!

Решение, найденное фирмой «Кнорр-Бремзе», ординарным не назовешь: перед заменой диск... ломают на два сегмента. Для этого достаточно вложить на место колодок специальные стальные пластины с призмами и «с душой» надавить на педаль тормоза. Усилие в 20 тонн легко раскалывает диск сначала в одном, затем в другом месте. Теперь половинки легко удалить, а на

их место установить новый диск... предварительно расколотый на заводе. Места излома идеально подогнаны и после стяжки половинок диска двумя специальными болтами обнаружить «изъян» почти невозможно. Составной диск ничуть не уступает цельному, установленному при сборке автомобиля на заводе. Зато при замене ремонтники экономят пять нормо-часов, каждый из которых стоит очень дешево.



Перед тем как расколоть старый диск, его выставляют так, чтобы промежуток между ребрами оказался напротив центральной призмы.



Алгоритм демонтажа диска: вынув тормозные колодки I, на их место вставляют пластины с призмами II, диск дважды раскалывают, половинки сдвигают вдоль ступицы и удаляют III.

Се
огро
тей.
деж
Тор
сти
В п
соче
ров
ем.
теле
разб
лект
км.
В р
трап
стру
прое
деж
шар
коле
наш
Вал
лей
- 3 п
Тра
ми в

Спис
Моск
(3832)
Киев:

Спис
Моск
ООО
ООО «
«Пром
Климо
тел. (0
Костр

РЫНОК

/ВЫБИРАЕМ АВТОМОБИЛЬ

СЕБЕ ЛЮБИМОМУ

«СИТРОЕН-КСАРА» ДЛЯ ВОДИТЕЛЯ



УСИЛИТЕЛЬ –
МЕЧТА МЕЛОМАНА

О КОЛЕСАХ –
С ПРИСТРАСТИЕМ

ИСПОРТИМ
ЖИЗНЬ УГОНЩИКУ

110

100

112



ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН
ФОТО / КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Когда говорят или пишут «автомобиль для водителя», большинство представляет себе ограниченный круг моделей, как правило, весьма дорогих. Между тем удовольствие ощущать под собой «хорошо едущий аппарат» можно получить и за меньшие деньги.

ТОВАР ЛИЦОМ

«Ситроен-Ксара» дебютировал в 1997 году, а в 2001-м был модернизирован. Изменились интерьер и экстерьер, новейшие технические решения повысили безопасность, более современными предстали двигатели. Но что для российских покупателей еще важнее – за последние два

года у нас активно развивается дилерская сеть фирмы. Именно это и повысило интерес к марке, серьезно подняв продажи новых машин.

Сегодня дилеры предлагают «Ксару» с кузовами хэтчбек или универсал. Есть, правда, и трехдверное купе, но стоит заметно дороже.

Базовая цена хэтчбека с механической пятиступенчатой коробкой передач – 15 200 евро, с четырехступенчатым «автоматом» – 16 200, а универсал потянет минимум на 16 900. За

эти деньги официальный дилер предложит автомобиль с бензиновым двигателем 1,6 л, 80 кВт/109 л. с., ABS, кондиционером, четырьмя подушками безопасности, аудиосистемой, противотуманными фарами, не считая передних электростеклоподъемников и электроприводов зеркал, обогрева передних сидений, очевидно, гидроусилителя и еще кое-чего. Недурно, если иметь в виду, что у конкурентов за что-то из перечисленного придется доплачивать. Мы

КОНКУРЕНТЫ



«Шкода-Октавия»,
1,6 л, 75 кВт, авт.

«Тойота-Королла»,
1,6 л, 81 кВт, авт.

«Пежо-307»
1,6 л, 80 кВт, авт.

Размеры, мм:			
длина	4510	4180	4200
ширина	1730	1710	1745
высота	1430	1480	1510
Максимальная скорость, км/ч	187	175	186
Разгон 0–100 км/ч, с	14,1	11,8	14,0
Расход топлива, л/100 км:			
город/шоссе/средний	11,4/6,3/8,1	10,5/6,3/7,8	10,9/6,2/7,9
Цена, евро	от 18 000	от 17 400	от 16 500

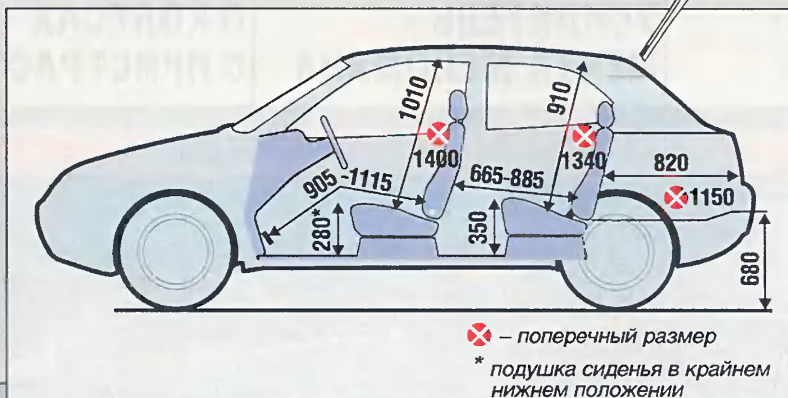
ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЯ «СИТРОЕН-КСАРА»*

Опция	Цена, евро
Климат-контроль	230
Легкосплавные колеса	400
Датчики парковки	300
Бортовой компьютер	140
Задние электростеклоподъемники	90
CD-чейнджер	320

*Цены автосалона «Сатари», предоставившего автомобиль на тест.

3/2003

97



выбрали для знакомства машину с «автоматом» (о «Ксаре» с механической коробкой рассказывали в ЗР, 2001, № 8).

Еще до выезда наше внимание привлёк пластиковый «намордник», лежащий в багажнике нового автомобиля. Владелец может самостоятельно установить его в юбку переднего бампера, чтобы защитить радиатор от камней и мусора. Возможно, зимой он предохранит от снега и радиатор будет меньше охлаждаться.

Привлекает покупателей сочетание внушительной гарантии и щадящих цен на плановые ТО. Три года или 100 тыс. км при периодичности обслуживания 15 тыс. км и стоимости двух первых ТО 100 евро вместе с «расходниками». Как говорится, кто может, пусть предложит лучшее.

ЧТО ВНУТРИ?

Прежде всего удобство и практичность. Нет излишеств во имя высокой моды или какого-то особого стиля. На привычных местах находишь все необходимое. Две регулировки рулевой колонки — по длине и углу наклона и одновременно регулировка водительского кресла по высоте — нечастое сочетание.

Хорошо читаемые приборы, удобные органы управления. Пятая дверь открывает доступ в просторный багажник, где есть петли для крепления груза и ремешки для стандартного водительского набора — аптечки, огнетушителя.

Подголовники задних сидений весьма кстати утапливаются в спинки, чтобы не мешать обзору. Обраща-

ют на себя внимание и некоторые приятные мелочи. Например, едва повернув голову назад, водитель со своего места увидит, включена ли детская блокировка сзади. Если нет, на соответствующей двери останется красным окошко-индикатор.

Крупным пассажирам могут показаться недостаточно мощными сиденья, хотя вряд ли кто назовет их неудобными. Запас по высоте спереди удовлетворит любого, кто не нуждается в нестандартно большой одежде, а вот сзади воздуха хватит не всем. Человек ростом выше 180 см будет чувствовать крышу макушкой, а тем, кто перемахнул 185, пожалуй, придется слегка сползать или сутулиться. Впрочем, в этом классе такое считается нормой — не лимузин ведь.

Сильная сторона «Ксары», несом-



Из особенностей стоит отметить концевик на крышке бензобака (1), тайный ящик в двери (2) и форсунки-омыватели фар (3).

ненно, багажник. Торсионная подвеска позволила сделать его широким, вынесенная под автомобиль запаска «а-ля М-2141» обеспечила низкий пол (значит, и относительно большую высоту багажника), а большая дверь, открывающаяся от бампера, избавляет от необходимости слишком напрягаться при погрузке-разгрузке.

Ну а как не оценить французскую практичность, когда обнаруживаешь, что обивки сидений застегиваются на молнии. Если испачкаются – сдвай в химчистку, или стирай сам, или новые покупай.

КАК ЕДЕТ?

Еще в позапрошлом году при первом знакомстве с «Ксарой» мы отмечали ее отличные ездовые качества. Тогда самые придиричливые из нас поставили автомобилю «четверку с плюсом» «за умение правильно ехать». Руль, подвеска, мотор будто договаривались между собой, отрабатывая команды водителя. Мягко, без лишних кренов автомобиль прописывал повороты на любой разумной скорости.

И вот перед нами машина с автоматической коробкой. Исправно трудятся уже знакомые подвеска и рулевое управление, но в их взаимоотношении

ях с двигателем появился посредник – это заметно. В обычном режиме работы у неплохого в общем-то «автомата» ощущаешь небольшие задержки между нажатием на газ и реакцией автомобиля. Чем плавнее и солиднее последний перемещается в пространстве, тем они менее заметны, а вот с ростом оборотов двигателя и переходом на более интенсивную работу правой pedalю задержки растут и гармония медленно тает. К счастью, это излечимо. Стоит нажать кнопку «спорт» – характер коробки меняется. Она гораздо лпстрее манипулирует передачами, умеет тормозить двигателем и теперь сама подстегивает вас к мелким шалостям. Не совсем уместной кажется уже степенная езда. И хотя реакция машины на педаль акселератора с «механикой» была быстрее, мы и здесь вправе констатировать, что с «автоматом» в режиме «спорт» «Ксару» вполне можно отнести к автомобилям для водителя.

Не последнюю роль в управляемости играют 15-дюймовые колеса. Они же неплохо чувствуют себя и при съезде с асфальта на проселок. Здесь в активе автомобиля небольшие свесы, в пассиве – отсутствие защиты, которую, впрочем, можно поставить на сервисе.

131

АВТОМОБИЛЬ ПРЕДОСТАВЛЕН
ФИРМОЙ «САТАРИ». ИНФОРМАЦИЯ
О ПРОДАЖЕ – В РАЗДЕЛЕ «ЦЕНЫ ДИЛЕРОВ».

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

CITROEN XSARA

Общие данные

Размеры, мм:	
длина	4188
ширина	1705
высота	1405
Радиус поворота, м	5,4
Снаряженная масса, кг	1173
Полная масса, кг	1698
Максимальная скорость, км/ч	192
Время разгона 0–100 км/ч, с	14,2
Топливо/запас топлива, л	АИ-95/54
Расход топлива, л/100 км (по нормативу ЕВ 99/100):	
загородный цикл	5,6
городской цикл	10,9

Кузов

Кузов	хэтчбек
Количество дверей	5
Число мест	5

Двигатель

Двигатель	бензиновый
Расположение, число цилиндров	Р4
Число клапанов	16
Рабочий объем, см³	1587
Степень сжатия	9,6
Мощность, кВт/л. с. при об/мин	80/109 5750
Крутящий момент, Н·м при об/мин	147 4000

Трансмиссия

Привод	на передние колеса
Коробка передач	А4
Передаточные числа:	
I	2,72
II	1,50
III	1,00
IV	0,71
з. х.	2,46
Главная передача	3,48

Ходовая часть

Подвеска:	
спереди	типа «Мак-Ферсон»
сзади	торсионная
Усилитель рулевого управления	гидравлический
Размер стандартных шин	195/55R15
Тормоза:	с АБС
передние	дисковые,
задние	вентилируемые дисковые

КОМПЛЕКТАЦИЯ

АБС
Боковые подушки безопасности
Кондиционер
Регулируемая рулевая колонка
Противотуманные фары
Аудисистема
Полноразмерное запасное колесо

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, евро

ТО 15 000 км (с расх. матер.)	102
ТО 30 000 км (с расх. матер.)	102
ТО 45 000 км (с расх. матер.)	170
Колодки тормозные передние	43
Колодки тормозные задние бараб./дисковые	127/38
Ремень ГРМ + ролики + работа	40 + 80 + 100
Бампер передний грунт./негрунт.	125/105
Бампер задний грунт./негрунт.	125/105
Капот	213
Дверь передняя	240
Дверь задняя	220
Крыло переднее	62
Ветровое стекло	186
Блок-фара	125
Фонарь задний	49
Нормо-час на слесарные работы	35
Нормо-час на кузовные работы	30



ДОЕДЕТ ЛИ КОЛЕСО ДО МОСКВЫ?

ПРОВЕРЯЕМ СТАЛЬНЫЕ
13-ДУЙМОВЫЕ КОЛЕСА
НА «САМАРУ»

/ЭКСПЕРТИЗА

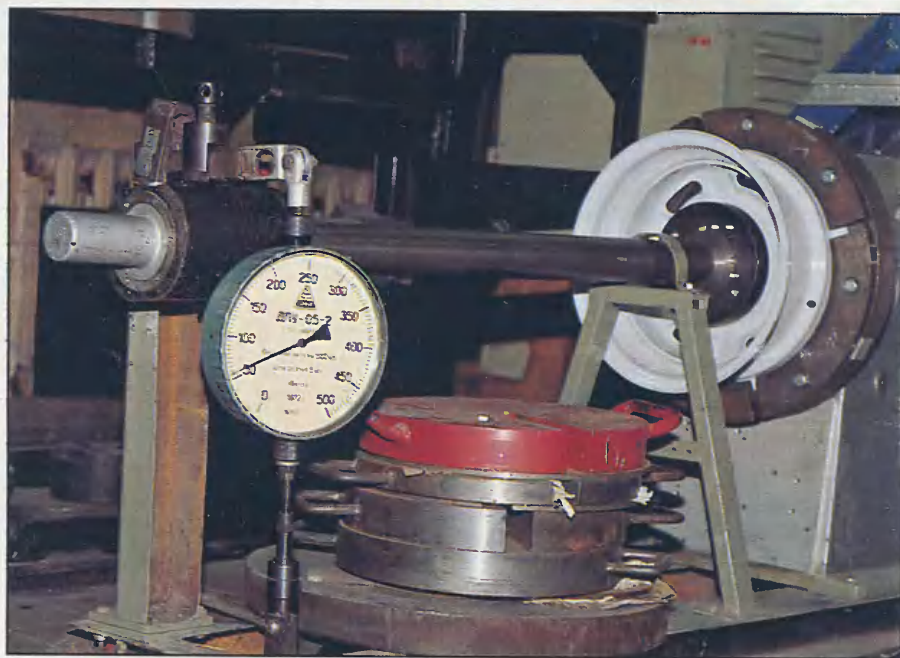
ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР БУДКИН,
ДМИТРИЙ ЕРЫГИН

Канули в Лету времена, когда раздобыть что-либо путное для автомобиля можно было только по блату. Теперь одних колес предлагают два-три десятка. Не слишком утруждая себя, мы купили шесть видов. Только штампованных. Познакомимся?

Под первым-вторым номерами в нашем турнире будут посеяны «Мефро» (Mefro) и KFZ. Оба родом из Германии, что не преминуло отразиться на их цене – соответственно 670 и 710 рублей за колесо. Весьма приятное впечатление при встрече «по одежке» оставляет узбекский диск от «УзДэу». Цена заметно скромнее – 450. Почти столько же просят за вазовские «родные» – чуть больше 400. Правда, здесь варианты. Нам попались два разных по качеству окраски диска и оба, вроде бы, из Тольятти. Назовем условно один из них серым, второй – перламутровым. Последними по нашему счету идут кременчутские колеса от КрКЗ. Они и самые дешевые – 320–340 рублей за штучку.

ПРОВЕРИМ

Хотя колеса и не относятся к изделиям чересчур сложным, проверять в



них есть что: геометрические размеры, масса, биение. Но этим дело не ограничивается. Мы попросим специалистов провести более серьезные испытания.

Одно из них – на усталость – моделирует знакопеременные изгибающие нагрузки, действующие на колесо. Из-

пытательный стенд для проверки колес на усталость.

дели закрепляют за обод к внутреннему суппорту (см. фото), а на привалочную поверхность с помощью длинной штанги передают (через штатные крепежные отверстия) радиальную нагрузку в соответствии с ОСТ

Изготовитель / KFZ (Германия).



Цена – 710 руб. Для фаворита слегка великовато радиальное биение (в пределах допуска). Но в остальном – все великолепно.

Изготовитель / «УзДэу» (Узбекистан).



Цена – 450 руб. Одно из самых выносливых колес. Нареканий не вызвало.

Изготовитель / Mefro (Германия).



Цена – 670 руб. Хорошие результаты. Цена немного ниже, чем у соотечественника.

Изготовитель / ВАЗ, серый (Россия).



Цена – 420 руб. Великовато биение, заметно уступает по прочности лидерам, хотя весит примерно столько же.

Изготовитель / ВАЗ, перламутр (Россия).



Цена – 420 руб. Слишком большое биение, плохо держится краска. В общем, хуже серого брата.

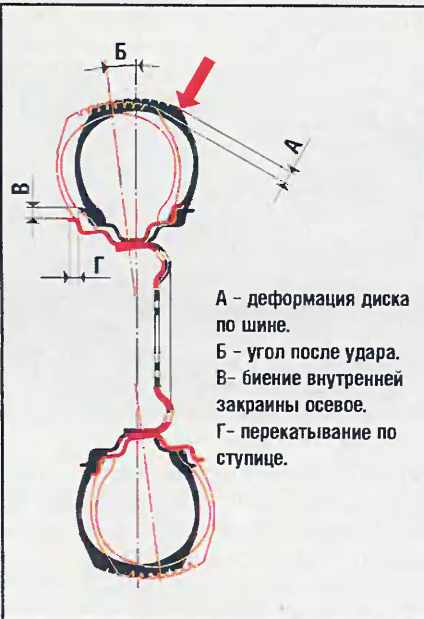
Изготовитель / КрКЗ (Украина).



Цена – 330 руб. Заметно слабее вазовских колес. Не прошли испытаний на усталость, великоват внешний диаметр.

37.001.404-97. С учетом длинного плеча, образованного штангой, получается не столько сила, сколько изгибающий момент. Чтобы нагрузка стала знакопеременной, достаточно заставить суппорт вращаться.

Что хотят получить, проверяя усталостную прочность колес? В общем-то ничего, в том смысле, чтобы с ними ничего не случилось – не было видимых искривлений, трещин и прочего. И надо же, при проверке представленных выше образцов обнаружены и искривления, и трещины, и даже «прочее». Отличился кременчутский образец. У него появились небольшие деформации и большущие трещины почти по всему периметру привалочной поверхности. Причем, если все остальные участники теста выдержали предусмотренные методикой 62–65 тыс. пиков, то колеса КрКЗ начали



разваливаться после 46 тысяч. Испытания прекратили досрочно. Но ведь мы еще обещали «прочее».

Из двух кременчутских колес, представленных на испытания, одно вообще не удалось установить на стенд по причине геометрических отклонений от предписанного размера. Только второе согласилось встать на предназначенное для него место.

Мы не случайно столь подробно говорим об изделиях наших соседей с Украины. Рады были бы агитировать «за», как это часто происходит с другими изделиями оттуда, но эксперты пояснили: полученный результат абсолютно ожидаемый и закономерный. Соглашение между двумя странами предусматривает, что российские органы по сертификации обязаны признавать сертификат украинских коллег. Иными словами, их изделия попа-

На правах рекламы

свобода движения

Моторные масла motul

Представительство: (095) 443-0494, 443-1084
e-mail: info@motul.ru
www.motul.ru

Приглашаем к сотрудничеству региональных дилеров

MOTUL

fluidforce

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ СТАЛЬНЫХ КОЛЕС

Образец		Диаметры внутр. и внешн., мм	Биеение на закраинах колеса, мм			Деформация по шине, мм	Угол увода после удара, град	Биеение внут. закрайны осевого, мм	Перекачивание по ступице, мм	Наработка, тыс. циклов
			закрайна	радиальное	осевое					
KFZ	1	59,50 359,23	Внутр. Внешн.	0,98 0,73	0,36 0,29	Не проверялась	Не проверялся	Не проверялось	Не проверялось	62,50 выдержало
	2	59,20 358,53	Внутр. Внешн.	0,74 0,38	0,43 0,23	14,0	1,96	11,18	3,6	Не проверялась
«УзДэу»	1	59,00 365,42	Внутр. Внешн.	0,71 0,31	0,53 0,42	Не проверялась	Не проверялся	Не проверялось	Не проверялось	63,80 выдержало
	2	58,60 364,98	Внутр. Внешн.	0,57 0,73	0,57 0,48	17,5	1,70	10,25	4,5	Не проверялась
Mefro	1	59,00 365,75	Внутр. Внешн.	0,47 0,59	0,40 0,39	Не проверялась	Не проверялся	Не проверялось	Не проверялось	65,25 выдержало
	2	59,10 365,15	Внутр. Внешн.	0,56 0,53	0,32 0,47	34,0	4,99	31,78	18,0	Не проверялась
BA3 (серый)	1	58,80 365,32	Внутр. Внешн.	1,08 0,74	0,30 0,33	Не проверялась	Не проверялся	Не проверялось	Не проверялось	62,35 выдержало
	2	58,75 365,13	Внутр. Внешн.	0,70 0,76	0,58 0,49	44,0	4,45	26,79	13,0	Не проверялась
BA3 (перламутр.)	1	58,50 365,22	Внутр. Внешн.	1,35 0,76	1,50 0,76	Не проверялась	Не проверялся	Не проверялось	Не проверялось	62,25 выдержало
	2	58,70 365,12	Внутр. Внешн.	0,36 0,55	1,15 0,68	46,0	5,03	30,23	16,0	Не проверялась
KpK3	1	59,40 366,10	Внутр. Внешн.	0,69 0,38	0,74 0,79	Не проверялась	Не проверялся	Не проверялось	Не проверялось	46,5 трещины
	2	60,00 366,12	Внутр. Внешн.	0,82 0,76	0,44 0,57	32,0	7,45	44,74	21,0	Не проверялась



Результат удара по немецкому диску «Мефро» и перламутровому вазовцу (справа).

дают к нам «без права проверки». А в данном случае такое право очень пригодились бы.

Второе специальное испытание, которое ожидало наши колеса, для стальных применяют редко – оно стандартное для легкосплавных.

Что будет с колесом, если его «большо ударить» (водитель наехал на бордюр, попал в большую яму и т. д.). Очевидно, возникнут деформации. У одних может пострадать только обод, у других – «уплывет вся геометрия». Кстати, здесь нетрудно увидеть, что произойдет с лакокрасочным покрытием: повредится ли только в месте удара или отслоится на несколько сантиметров.

Приступим. Удар наносят под строго определенным углом подпружиненной массой и только через шину, смонтированную на колесе. Бу-у-ух. Первого долбанули. Отбортовка помята, геометрия, наверное, подпорче-

на, но пока мы этого не знаем. Снова бу-у-ух, еще, еще... Испытаниям на косой удар подвергли колесо, не тестированное на усталость.

Пока специалисты проводят замеры, успеваем отметить единственное изделие, где краска отслоилась большими кусками, – один из вазовских дисков – тот, что мы назвали перламутровым. К остальным претензий нет. Кстати, мы поинтересовались у специалистов, что могут означать два разных вазовских колеса. Изучив конструкцию и маркировку, они предположили, что оба изделия на самом деле с ВАЗа. Серого цвета – традиционное, а вот перламутровое... Либо вариант исполнения, либо некий эксперимент, но, похоже, не самый удачный.

А вот и цифры подоспели. Осевое биеение внутренней закраины, перекачивание по ступице и прочие интересные вещи можно увидеть в таблице, а что непонятно, сверить с рисунком.

Довольно простой для понимания параметр – угол увода после удара. У шести испытанных колес он составил от 1,7 до 7,45°. Лучший результат у узбекского колеса, худший – опять у кременчугского изделия. Может, все-таки стоит применять ко всем единые правила?

Оставим в покое аутсайдеров и перейдем в верхнюю часть «турнирной таблицы». Позволим утверждать, что, кроме окраски (о ней уже сказано), главный критерий качества стальных



Кременчугское колесо испытаний на усталость не выдержало.

колес – прочность. От нее зависит не только, допустимо ли пользоваться колесом после сильного удара (специалисты не рекомендуют), но и будет ли колесо деформироваться от множества слабых ударов, не опасных на первый взгляд.

Не вдаваясь в детали, скажем, что нам понравились колеса KFZ и «УзДэу». Первые «вообще», вторые – с учетом цены.

СЦЕПИВШИСЬ С ГАЗОМ

КОМПЛЕКТЫ СЦЕПЛЕНИЯ ДЛЯ 406-Х МОТОРОВ

/ЭКСПЕРТИЗА



ТЕКСТ / ДМИТРИЙ ЕРЫГИН,
МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Замена сцепления – работа серьезная, далеко не каждый возьмется за нее самостоятельно. В то же время многие мастера на сер-

висах исповедуют принцип: покупайте и привозите – поставим. Что ж, попробуем выбрать – интересно, что предлагает торговля для шестнадцатиклапанных заводских моторов?

Результаты блужданий по торговым

точкам показаны на фото 1–6. Компанию четырем упакованным изделиям составили два «голодранца», оба – наши соотечественники. Получив первое впечатление о покупках, передаем все шесть комплектов по привычному адресу – специалистам лаборатории сцеплений, карданных передач и нагрузочных режимов трансмиссий НАМИ.

Результаты работы экспертов, а также наше собственное мнение по каждому изделию приведены ниже. Читателям, далеким от техники, напоминаем, что основных деталей сцепления всего три: выжимной подшипник, корзина (она же – нажимной диск) и ведомый диск. Давайте посмотрим, что у нас получилось.

ДИСБАЛАНСЫ, УГЛЫ И МОМЕНТЫ

Каждый комплект побывал на весах – сцепления взвесили подетально и «кучей». После этого измерили «геометрию», оценили величину максимально передаваемого крутящего момента, оп-

1. Фирма / Valeo

Страна-изготовитель / Не указана

Маркировка: корзина – 583396 C;

диск – 583267 C

Цена / 5000 руб.



На коробке указаны номер 826298 и применимость – ВАЗ (конечно же, это опечатка). Главная примета изделия – восемь двойных пружин: четыре большие чередуются с четырьмя маленькими да еще восемь прячутся внутри. На корзине видны следы балансировки.

Масса комплекта – самая большая из «иностранцев». Однако ни единого прокола при испытаниях не зафиксировано – более того, статический дисбаланс корзины оказался самым низким. Усилие выжима меньше только у «Лук».

2. Фирма / SACHS

Страна-изготовитель / Не указана

Маркировка: корзина – TYP MF240;

подшипник – 05 3151 2727 41;

диск – K 208/1B

Цена / 4500 руб.



Вообще говоря, это сцепление на ГАЗ поставить тяжело, поскольку оно предназначено для «бэзвэшек». Их маховики содержат три штифта для центровки корзины – на 406-м моторе ничего подобного нет, а потому при установке все это хозяйство повисает на болтах и требует ручной центровки! Конечно, наш человек способен на все, но... Знака одобрения нет. Сторона маховика отмечена маркировкой BMW. Одно из крепежных отверстий распилено – похоже, нам подсунули «бэзвэшное» изделие. Следов балансировки не видно. Что касается параметров... Лучший крутящий момент, самая низкая масса и... огромный дисбаланс корзины!

3. Фирма / LuK (Lamellen und Kupplungsbau)

Страна-изготовитель / Не указана

Маркировка: корзина – 412207804;

диск – 324021511

Цена / 4200 руб.



На корзине видны следы балансировки. На упаковке нанесен номер 624309700 и знак одобрения MT14 – изделие сертифицировано в НАМИ. У диска четыре двойные пружины.

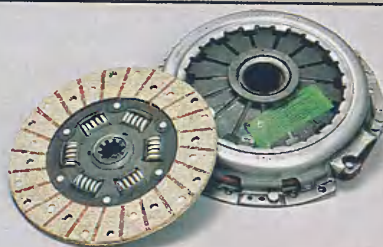
По результатам испытаний «Лук» разочаровал только при измерении крутящего момента, не добрав до требуемой величины довольно много. Странно, согласно данным фирменного каталога, это сцепление предназначено как раз для автомобилей ГАЗ с 406-ми двигателями. Зато при замерах дисбаланса и усилия выжима комплект оказался лучшим. В части «избыточного веса» проблем также нет – легче только «Сакс».

4. Фирма / Krafttech
Страна-изготовитель / Не указана
Маркировка: корзина – X 0240D 15385-0184 080502 B1720; диск – Y 0240C 15363-0208 F 100502 A0706
Цена / 3800 руб.



На коробке есть номер W0240E и указана применяемость – для 406-го двигателя. Диск содержит шесть пружин. Одно из отверстий распилено – похоже, это не вполне «свежее» изделие, сулящее проблемы при установке на машину. Да и подшипника в комплекте не оказалось. Параметры изделия не порадовали. Недостаточный крутящий момент и огромный дисбаланс корзины легко свели на нет впечатление от низкого дисбаланса ведомого диска.

5. Фирма / ОАО «Тюменские моторостроители»
Страна-изготовитель / Россия
Маркировка: корзина – ОАО «Тюменские моторостроители»; диск – ОА «Тюменские моторостроители»
Цена / 1300 руб.



Забавный комплект – подлинность корзины сомнений не вызывает, а вот диск с надписью АО «Тюменские моторостроители» произведен неизвестно где: фирма их не делает. Универсальная корзина предназначена как для 406-х, так и для 402-х моторов, в последнем случае под ось вилки подкладывают две шайбы, входящие в комплект изделия. Отверстия на корзине – универсальные. Наборчик оказался самым увесистым и, честно говоря, не очень удачным. Дисбаланс корзины в полтора раза перекрыл допустимую норму, да и диск-самозванец звезд с неба не хватал.

6. Фирма / Не указана
Страна-изготовитель / Россия
Маркировка: корзина – 406-16 01090 31b02
Цена / 1000 руб.



Продавалось как изделие ЗМЗ, подтверждением чему служил каталожный номер, нанесенный на корзине. По заверениям продавца, подходит только для «Волги», а вот на «Газель» ставить нельзя, поскольку «...пружины вскоре начнут цеплять за болты». Впрочем, ставить это на собственную «Волгу» тоже не стоит – дело даже не в отсутствии упаковки и обратного адреса. Корзина перекрыла норму по дисбалансу в два с лишним раза, а ведомый диск вообще оказался лидером по части неуравновешенности. При этом изделие оказалось единственным, не уложившимся в нормы по перемещению нажимного диска и по величине момента трения демпфера.

На правах рекламы



ВСТЕКАККУМУЛЯТОР

Жизнь - движение вперед!



Благоурашенск 41621 31 36 71
Владивосток 42321 32 98 80
Екатеринбург 34321 74 96 03
Иркутск 39521 20 53 15
Курск 407121 56 98 70
Красноярск 39121 42 26 81
Магадан 4413221 7 62 48
Н.Новгород 383121 34 45 46
Новосибирск 38321 18 79 54
Омск 38121 55 67 01
Орск 38121 55 02 11
Рязань 109121 76 61 32
Самара 84621 95 25 10
Саратов 84521 72 02 65
Ставрополь 86521 94 83 67
Улан-Удэ 307121 44 32 99
Ульяновск 84221 31 85 74
Уфа 34721 60 36 40
Хабаровск 42121 22 13 84
Челябинск 35121 65 89 65
Южносахалинск 62421 72 17 10

620017, Екатеринбург,
пр. Космонавтов, 11,
тел.: (3432) 787 702,
399 522, 399 544
факс: (3432) 344 508
internet: www.vsa.ru
e-mail: akkum@etel.ru

Ток стартерного разряда 400А по DIN

РЕЗУЛЬТАТЫ ИСПЫТАНИЙ СЦЕПЛЕНИЙ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ ГАЗ С ДВИГАТЕЛЕМ ЗМЗ-406

Технические характеристики	Требования КД	Наименование и порядковый номер изделий					
		№ 1 - Valeo	№ 2 - Sachs	№ 3 - LuK	№ 4 - Krafttech	№ 5 - «Тюменские моторостроители»	№ 6 - безымянное
Масса комплекта, г		7950	7010	7695	—	8665	8455
В том числе:							
нажимной диск (корзина)	6190	6050	5010	5395	6020	5955	6025
ведомый диск		1410	1810	1555	1700	1935	1655
муфта выключения сцепления		490	190	745	—	775	775
Крутящий момент (статический), передаваемый сцеплением, не менее, Н·м	241,3 (расчетная величина)	250,0	310,0	200,0	210,0	270,0	290,0
Статический дисбаланс ведомого диска, г·см	30,0	25,0	30,0	5,0	7,0	54,0	73,0
Статический дисбаланс нажимного диска в сборе, г·см	50,0	22,0	190,0	30,0	249,0	75,0	132,0
Расстояние от головок заклепок до поверхностей трения накладок, не менее, мм	1,2	2,0	2,0-2,5	1,8-2,0	1,9-2,0	1,4-2,0	1,5-1,7
Усилие выжима сцепления, не более, Н	2000	1203	1986	1080	1278	1278	1683
Перемещение нажимного диска, не менее, мм	1,4	1,4	1,5	1,4	1,4	1,4	1,2
Момент трения демпфера сцепления, Н·м	4,0-14,0	12,5	9,5	6,5	12,5	12,5	50,0
Момент замыкания демпфера сцепления (при прямом/обратном ходе вращения), Н·м	420/400	570,0/500,0	530,0/320,0	225,0/225,0	540,0/440,0	420,0/400,0	420,0/420,0
Угол замыкания демпфера сцепления (при прямом/обратном ходе), град	6,4	11,0/10,0	14,0/8,8	21,0/19,6	10,5/6,5	7,7/6,0	3,5/3,5
Расстояние от концов лепестков до поверхности трения маховика, мм	43-47	39,7	50,0	47,7	45,1	44,5	41,7
Толщина ведомого диска, мм	7,46-8,00	7,6	9,2	8,2	8,2	8,2	8,0
Торцевое биение поверхностей трения ведомого диска, не более, мм	—	1,2	0,75	—	0,9	1,6	1,1

ределили дисбаланс корзины и ведомого диска. Затем замерили усилие выжима каждого сцепления, сравнили торцевые биения поверхностей трения ведомых дисков, определили моменты трения и замыкания демпфера. В качестве «священного писания» выступали РД 37.001.664-95 «Сцепления фрикционные сухие автомобилей. Общие технические требования и методы испытаний», а также комплект КД ЗМЗ на сцепления автомобилей. Результаты испытаний сведены в таблице.

КОММЕНТАРИЙ К РЕЗУЛЬТАТАМ ИСПЫТАНИЙ

Самым легким оказалось сцепление «Сакс», за ним «ЛуК» и «Валео». По возможности передачи крутящего момента лучшим был опять-таки «Сакс», за ним пристроился беспородный самозванец заволжского происхождения (отметим, что других талантов он не показал). Хуже всех передают момент «ЛуК» и «Крафттех».

Важнейшим показателем, влияющим на виброактивность, считается

дисбаланс дисков сцепления — как нажимного в сборе с кожухом, так и ведомого в сборе с накладками. Самой сбалансированной предстала корзина от «Валео», а самой «кривой» — от «Крафттех». По ведомым дискам лучшим оказался «ЛуК», а худшим — заволжский беспризорник.

Что касается таких «заумных» параметров, как момент и угол замыкания, отметим: для современных конструкций характерны увеличение угла замыкания демпфера, а также нелинейная зависимость момента замыкания от угла. Эти величины определяют характеристику ведомого диска сцепления, и здесь в лидерах опять «ЛуК».

КОММЕНТАРИЙ К МЕТОДИКЕ ИЗМЕРЕНИЙ

Усилие выжима сцепления измеряют при перемещении концов лепестков нажимной пружины на 8,5 мм.

Перемещение нажимного диска измеряют при ходе выключения, равном 8,5 мм.

Расстояние от концов лепестков до поверхности трения маховика измеряют при удалении нажимного диска от маховика на 8,5 мм.

Толщину ведомого диска по накладкам измеряют под нагрузкой сжатия, равной 6500 Н.

При оценке торцевого биения ведомый диск устанавливают на шлифовую оправку между двумя плитами, сжи-

мают в осевом направлении усилием 6000–7000 Н, затем отводят одну плиту на 1,3 мм. В этом положении диск должен оказывать сопротивление повороту не более 0,5 Н·м.

Для ведомого диска «ЛуК» с подвижной ступицей параметр «торцевое биение ведомого диска» не определялся.

НАШЕ МНЕНИЕ

Рассказывая о сцеплении, грех не упомянуть лишний раз, что при его ремонте целесообразно заменять сразу все три составляющие — это может продлить срок службы узла в целом. Напомним также, что количество демпферных пружин в ведомом диске определяет изготовитель — у изделий с шестнадцатью пружинами результирующая угловая жесткость изменяется по более сложному закону, чем у восьмипружинных. Однако ни число пружин, ни количество лепестков в диафрагме не являются безоговорочным критерием качества.

Что касается нашего выбора... По части универсальности отметим тюменскую корзину — она годится как для 402-х, так и для 406-х моторов (возможно, нам просто попался не самый удачный экземпляр). Частнику такое не нужно, а вот автохозяевам вполне подойдет. Для своих же «волг» и «газелей» с 16-клапанным двигателем по итогам наших испытаний можно рекомендовать «Валео» — только этот комплект не дал поводов для придириков.

НАША СПРАВКА

У сцепления для 406-го мотора расстояния между крепежными отверстиями на маховике неодинаковы, поэтому корзину можно закрепить только в одном определенном положении. Шесть крепежных отверстий расположены на одном диаметре с неравномерным шагом.

МАТЕРИАЛЫ РУБРИКИ ПОДГОТОВИЛИ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН, МАКСИМ САЧКОВ

ЛАТАЕМ ПРОКЛАДКИ

АВТОМОБИЛЬНЫЙ ГЕРМЕТИК-ПРОКЛАДКА

Автомобильные прокладки частенько капризничают — одни еще можно подлатать, а другие пора менять... В обоих случаях можно воспользоваться средством «Автосил», производимым фирмой ООО «Автохим» на мощностях казанского завода малотоннажной химии. Новинка, созданная на основе высококачественных силиконов, предназначена для

ремонта или замены практически любых автомобильных прокладок. Кроме того, средство поможет устранить течи различных автомобильных жидкостей — масла, антифриза, «тормозухи». В домашнем или гаражном хозяйстве «Автосилом» можно склеивать стеклянные или керамические изделия, крепить плитки на стенах, ремонтировать сантехнику и т. п.



Стандартный цвет герметика — светло-серый, но по желанию заказчика его могут сделать практически любым. Рабочий диапазон температур — от -50 до +200°C — также может быть увеличен. Основны-

ми достоинствами своей продукции изготовители считают стабильность показателей, надежность уплотнения и привлекательный внешний вид. Примерный расход средства — 0,2 г на квадратный сантиметр поверхности при толщине слоя 1 мм. При этом новый герметик-прокладка нетоксичен и пожаробезопасен.

«Автосил» фасуется в алюминиевые тубы емкостью 75 или 135 г. Приблизительная розничная цена — соответственно 25 и 35 руб.

НЕМЕЦКОЕ ДЛЯ РОССИИ ИЗ БЕЛОРУССИИ

НОВЫЕ ВОДЯНЫЕ НАСОСЫ И СУППОРТ ФИРМЫ «ФЕНОКС»

Отношение к продукции с торговой маркой FENOX у нас неоднозначное — для многих она ассоциируется с заполонившими рынок некачественными кустарными деталями неизвестного происхождения без упаковки. По понятным причинам производитель — немецкая фирма «Фенокс» (FENOX Automotive Components), организовавшая производство одноименных деталей в Белоруссии, — придерживается иного взгляда. Некоторые образцы заведомо «правильных» новых «феноксов» приведены на фото.

Водяные насосы для «классики» и

«самар» собраны с применением подпружиненных керамических элементов, специальным образом притертых друг к другу. Такое уплотнение должно сохранять герметичность даже при наличии люфта в подшипнике, а сама помпа при этом служит чуть ли не в пять раз дольше «обычной». Приблизительная розничная цена каждого из насосов — 240 руб. Справа же представлена запчасть для нашего «народного» автомобиля — суппорт для «Оки» стоит 350 руб. А чтобы при покупке не нарваться на упомянутую выше кустарщину, напомним, что все оригинальные запчасти «Фенокс» имеют ин-



дивидуальную упаковку, причем в духе времени — штрих-коды, товарные знаки, применяемость и все такое... Образец виден на заднем плане — добавим, что внутри находится гарантийное обязательство, заполненное на нескольких европейских языках, включая русский.

ПРОВЕРКА ПО-РЯЗАНСКИ ДИАГНОСТИЧЕСКИЙ ТЕСТЕР



Если фирма, специализирующаяся на выпуске электроники, не производит сегодня маршрутных компьютеров или диагностических тестеров, то у нее, видимо, что-то не в порядке... Количество разнообразных конструкций на наших прилавках давно исчисляется десятками — вашему вниманию предлагается еще одна. На сей раз — рязанская.

Универсальный диагности-

ческий тестер, освоенный ОАО «РЗМКП» (Рязанский завод металлокерамических приборов), предназначен для диагностики, настройки и ремонта отечественных двигателей ВАЗов, ГАЗов и УАЗов, снабженных электронными блоками управления («Январь», «Бош», «Микас» и др.). В качестве основных отличий от многочисленных «однополчан» разработчики называют широкий температурный диапазон (от -25 до +45°C), простое четырехкнопочное управление, возможность продолжительного ска-

нирования всех параметров блока управления двигателем с целью поиска «плавающих» неисправностей, отсутствие потребности в сменных картриджах, а также применение светодиодных индикаторов вместо жидкокристаллических. Четыре тестовые программы, условно называемые «прокрутка», «запуск», «разгон» и «торможение», позволяют оценивать нужные характеристики двигателя. Новинка предназначена как для автолюбителей, так и для небольших автосервисов. Цена не «кусается» — 600 руб.

ПОЗВОНИ МНЕ НА ПАНЕЛЬ

НОВЫЙ CD-РЕСИВЕР С «ТЕЛЕФОННЫМИ» ФУНКЦИЯМИ

Что получится, если скрестить мобильный телефон с CD-ресивером? В результате подобного эксперимента, проведенного фирмами «Нокиа» (Nokia) и «Алпайн» (Alpine), на свет появилась модель CDA-7998R. Ее главная особенность – возможность подключать сотовый телефон и управлять им прямо с панели CD-ресивера.

На лицевой панели новинки – несколько дополнительных «телефонных» кнопок, в том числе десять отдельных кнопок номеронабирателя. Корпус остался обычным, однодиновым – разместить все органы управления помогла прячущаяся панель-фантом (Fantom-FaceXL) – она поворачивается и скрывается внутри аппарата, оставляя пустое место и ощущение, что панель была снята. Если подключить с помощью специ-

ального адаптера сотовый телефон «Нокиа», то его можно спрятать в «бардачок»: CD-ресивер CDA-7998R возьмет на себя все самые необходимые телефонные функции. Непосредственно с панели магнитолы вы сможете набирать номер, осуществлять вызов и принимать входящие звонки. Адаптер – это еще и устройство «хэндс-фри» (Hands-Free): голос вашего телефонного собеседника будет слышен через аудиосистему. Доступны также телефонная записная книжка и номера быстрого набора. А SMS-сообщения вы сможете прочитать на дисплее ресивера.

Пару слов о музыке. CDA-7998R занимает верхнюю строчку в производственной программе фирмы. Аппарат обладает солидным встроенным цифровым процессором «Басс-Энджин» (Bass-



Engine PRO) с пятиполосным параметрическим эквалайзером и цифровым трехполосным разделительным фильтром с изменяемой крутизной. Имеется оптический цифровой выход. Новая модель управляет любыми чейнджерами и воспроизводит музыку в формате MP3. Кстати, количество всевозможных настроек так велико, что в качестве «шпаргалки» предлагается воспользоваться специальной программой на сайте фирмы «Алпайн», а потом выбранные настройки загрузить в головное устройство с помощью CD-ROM.

Цена новинки – примерно 1050 долларов.

КТО КРАЙНИЙ?

«ЖИГУЛЕВСКИЕ» НАКОНЕЧНИКИ КРАЙНЕЙ ТЯГИ

Приверженцам отечественной продукции ПО «Надежда» из Миасса Челябинской области предлагает новые рулевые наконечники для ВАЗ-2101...2107. Официальное название изделий – наконечник крайней тяги. Внутренние наконечники идут в комп-



лекте по две штуки (правый и левый), наружные также продаются парами, но они, как известно, одинаковые. Пальцы новых «рулевых» обрели нильборовое покрытие, а корпуса теперь покрыты новой краской, превосходящей по своим свойствам покрытия, используемые ранее. Фирменные синие-белые цвета упаковки не изменились.

Ориентировочная розничная цена комплекта наружных наконечников – 130 руб. Внутренние стоят чуть дороже – 140 руб.

ДОРОГИЕ АМПЕРЫ

ЗАРЯДНО-ДИАГНОСТИЧЕСКОЕ УСТРОЙСТВО «СОНАР»

Зарядных устройств по имени «Сонар» известно довольно много (ЗР, 2003, № 2), но «Сонар УЗ 208» – самый «крутой» из своих тезок. Он предназначен для зарядки

батарей разного «калибра» – от 35 до 350 А·ч, обеспечивая при этом зарядный ток величиной до 20 А.

Основных режимов работы три. Сначала батарею заряжают установленным зарядным током до тех пор, пока напряжение не достигнет уровня 14,7–14,9 В. После этого во избежание кипения электролита устройство переходит в режим заряда с фиксированным напряжением при спадающем зарядном токе. Нако-

нец, в третьем режиме оно снижается до величины 13,7–13,9 В – в этом состоянии устройство может находиться сколько угодно долго, компенсируя ток саморазряда аккумулятора. Процесс можно контролировать цифровым вольтметром, стрелочным амперметром, а также светодиодными индикаторами «Заряд», «Готов» и «Ошибки». Последний нужен на тот случай, если вы попытаетесь перепутать полярность подключения батареи. Отметим, что к каждому из зажимов-«крокодилов» подходит по два провода: вместе с основным, который толще, проложен тоненький, измерительный – он позволя-

ет компенсировать ошибку измерений, вызванную падением напряжения в цепи при больших величинах зарядного тока. Кстати, помимо основной обязанности, новый «Сонар» имеет дополнительную: в режиме «Тест» он может поработать вольтметром.

Внешний вид прибора довольно необычен для «зарядника» – мы привыкли к эдаким «Собакевичам», а тут – довольно изящная конструкция. Что касается ложки дегтя, то она, к сожалению, есть: пена изделия составляет примерно 2600 руб. Согласится ли потребитель выложить такую сумму за изящество и двадцать ампер зарядного тока?



ПОГРОМЧЕ ИЛИ ПОЛУЧШЕ?

РАЗЛИЧАЕМ УСИЛИТЕЛИ

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПЕНЬКОВ

Лидер думской фракции, призывающий к новым реформам под своим флагом, шансонье из заштатной забега-ловки, впевившийся в микрофон, инспектор, приглашающий остановиться на обочине и проследовать в машину ДПС, – все они «подают себя» с помощью мощных усилителей звука. Вот об усилителях и поговорим.

ДЕЦИБЕЛЫ, КАЧЕСТВО И УШИ

Вообще говоря, странная у них судьба. На отсутствие популярности среди любителей автомузыки усилителям грех жаловаться, хотя об истинном их призвании догадываются единицы. Виноваты в этом как раз упомянутые выше мегафоны и «матюгальники», а также сам термин – «усилитель»: мол, чего ж от него желать, если не оглушительной громкости? Между тем настоящий усилитель может подарить куда более ценное – качество звучания! Выдать на-гора от сорока и далее ватт на канал может даже самый дешевенький – зачем же тогда дорогие?

Мы не раз подчеркивали: оценку качеству звучания выставляют сегодня не только показания приборов, но и эксперты с «тренированными» ушами. Более того, определяющую роль играет именно человек – он в состоянии отметить «естественность» звучания, оценить «провал клавишных инструментов» и т. п. – никакими цифрами это не выразить. Разработчики прекрасно это знают, но они тоже люди: каждый ищет свой собственный путь к «правильному» звуку. И простым применением стандартной микросхемы здесь не обойтись.

Действительно, замахнувшись на дорогое головное устройство (ЗР, 2003, № 2), мы решили ряд сервисных проблем, оставив звук как бы «на потом». Даже самые престижные «головы» обычно содержат в своих недрах довольно скром-

влением менее 4 Ом – повышенными токами его не испугаешь. Понятно, что при этом ему приходится рассеивать изрядное тепло, для чего предусмотрены мощные радиаторы, а в ряде случаев – и вентиляторы. Встречается и экзотика с водяным охлаждением.

О качестве усилителя весьма достоверно говорит его цена – знатоки обычно оценивают ее в «долларах на канал». Начальный диапазон подобной оценки – примерно 50 долларов за канал. Конечно, есть и более дешевые модели, но сегодня речь не о них. К тому же даже за эти деньги мы приобретем лишь «бюджетный вариант», что, впрочем, совсем не оскорбительно. Еще лет пять назад усилители этой группы не имели тех «наворотов», которые появились сегодня, – взять хотя бы так называемые плавные фильтры, басовые эквалайзеры и т. п. Однако при покупке пары для выбранной нами «головы» хорошо бы заглянуть в более дорогую ценовую категорию. При этом вполне допустимо «кровосмешение» – брэнды усилителя и «головы» не обязаны совпадать.

ПОД СТАТЬ «ГОЛОВЕ»

При цене усилителя 50–100 долларов за канал мы вправе рассчитывать на интересные схемотехнические решения. Раздельные блоки питания максимально снизят уровень влияния одного канала на другой, плавные регулировки фазы помогут выстроить правильную звуковую сцену, а хитрые фильтры с активным делением частот скорректируют сигнал в нужной полосе. Кроме того – и это самое важное – субъективно эти аппараты звучат лучше! Из конкретных моделей отметим американские «Пи-Пи-Ай» (PPI) – четырехканальный 4240 стоит примерно 250 долларов, а пятиканальный 5440 – около 350. Шведский «Дэ-Эл-Эс» (DLS) модели 450 обойдется примерно в 320 долларов. А из «продвинутых» брэндов вспомним, например, «Алпайн» – усилитель V12 407 стоит примерно 400 долларов. А при желании можно залезть и в диапазон «до 200 долларов за канал»... Дороговато, конечно, но после предварительной подготовки на предыдущих «уровнях» уже не так и страшно. Отметим здесь DLS за 650 долларов, шестика-

Модель KS-AX 6500 от «Джей-Ви-Си» – это четырехканальный усилитель мощности. Из «наворотов» отметим преобразователь напряжения питания на полевых транзисторах, перестраиваемый разделительный фильтр и возможность регулировки уровня входного сигнала от 0,15 до 3 В, а также позолоченные разъемы и гнезда. Максимальная выходная мощность – 140 Вт на канал, сопротивление нагрузки – от 2 до 8 Ом. Предусмотрены защиты от перегрева, перегрузки, короткого замыкания. Цена – около 205 долларов.



ные усилители мощности. Поэтому, несмотря на солидные паспортные данные, их реальная выходная мощность обычно составляет менее 20 Вт на канал при уровне искажений в единицы процентов. Так вот, чтобы снизить искажения, повысить мощность и ублажить экспертное ухо, как раз и нужны внешние усилители – с раздельными источниками питания по каналам, развитыми разделительными фильтрами (кроссоверами) и прочими достоинствами.

Любой усилитель, в отличие от «головы», гарантированно выдаст вам мощность, превышающую паспортную. При этом, как правило, он легко воспримет нагрузку с сопроти-

Модель MRV-F540 от «Алпайн» обеспечивает максимальную мощность 4 по 150 Вт или 2 по 350 при мостовом включении. Отношение сигнал/шум – 105 дБ. Блок питания – с преобразователем на полевых транзисторах. Четырехвольтовый вход обеспечивает надежную защиту от наводок, если, конечно, у нашей «головы» имеется высоковольтный выход. Выводы питания – увеличенные, с позолотой. Органы управления на верхней панели. Цена – примерно 430 долларов.



«Из всех шумов, которые известны человечеству, музыка – шум самый дорогой».

ТЕОФИЛ ГОТЬЕ



Модель АРА4300НХ от «Кларифон» может «выдать» до 150 Вт на канал. При номинальной же мощности уровень искажений составляет 0,002%. Частотный диапазон – от 5 Гц до 50 кГц. Соотношение сигнал/шум –

112 дБ. Каждый канал имеет фильтры, переключаемые в диапазоне от 50 до 200 Гц. Гарантируется стабильная работа при нагрузках до 1 Ом. Есть защита от перегрева и коротких замыканий на выходе. Четыре дисплея расскажут по потребляемый ток, температуру, напряжение в бортовой сети и т. п. Стоимость усилителя – примерно 620 долларов.

«Золотой Феникс», он же – Phoenix Gold Ti500.4. Обеспечены бесшумное включение и выключение аппарата – щелчков в акустике не будет. Номинальная мощность – 4 по 75 Вт, максимальная – 4 по 150. Допускается работа на нагрузке 1 Ом. Имеются система «подъема баса», регулируемые фильтры и автоматическая калибровка тока выходных каскадов в зависимости от нагрузки. Предусмотрено принудительное охлаждение транзисторов выходного каскада. Стоит «Феникс» примерно 800 долларов.



нальный «Пауэр Ампер» (Power Amp) модели QA200 за 800 долларов, а также «россышь» различных моделей «Аудисон» (Audison) VRX от 600 до 1200 долларов. Вам гарантированы минимальное проникновение из канала в канал, максимальное соотношение сигнал/шум, высокая крутизна фильтров и общее качество звучания...

Впрочем, честно говоря, это самое качество смогут оценить не все – по крайней мере, сразу. Поэтому, прежде чем расстаться с суммой, достойной уважения, настоятельно рекомендуем посетить какой-нибудь фирменный магазин или установочный центр, чтобы послушать несколько фонограмм с разными усилителями. Если разница в звучании усилителей разных ценовых групп покажется вам очевидной, тогда думать нечего, если же нет, то куда разумнее вложить сэкономленные деньги в приобретение акустики – только там имеет смысл «выложиться на всю катушку». А дорогие усилители могут и подождать.

Кстати, насчет цены: при случае присмотритесь к новинке – итальянскому процессору-кроссоверу «Альтомобиле». Похоже, что при ожидаемой стоимости 350 долларов эта «игрушка» может приятно удивить своим набором возможностей, ставящим ее в один ряд с нынешними «четырехзначными» грандами.

А об акустике поговорим в следующий раз.

137

На правах рекламы

СТИЛ РИНГ-ИНЖИНИРИНГ

НОВОЕ КАЧЕСТВО ЖИЗНИ НАШЕГО ДВИГАТЕЛЯ

Качество нашей жизни все больше зависит от того транспортного средства, которым мы пользуемся, и от автомобильной техники, окружающей нас. Что же делают с нами автомобили? Дарят каждому владельцу свободу и уверенность в себе – безусловно. А какая цена этого «дара», и от чего зависит ее величина?

Поговорим о двигателе – сердце автомобиля, который в значительной степени определяет цену свободы передвижения. Цена в основном выглядит так: **деньги** – расходы на ГСМ; **нервы** – низкая надежность агрегатов может свести на нет все преимущества владения авто и добавить дополнительные расходы на запчасти и ремонт; **здоровье** – воздух, которым мы дышим за рулем и вне его (в Москве 87% вредных выбросов в атмосферу приходится на автомобильный транспорт).



Российское правительство, приняв концепцию развития автомобильной промышленности России, которая предусматривает выпуск и эксплуатацию автомобильной техники, соответствующей мировым стандартам по выбросам вредных веществ в атмосферу, шумности, безопасности и надежности, – а что может быть еще более важным? – покончило с либерализмом правил недавнего времени, которые устанавливали жесткие требования, но не требовали их безусловного выполнения. Как справедливо заметил на заседании правительства РФ глава Минпромнауки Илья Клебанов: «Без новых, соответствующих мировым стандартам компонентов, что бы мы с Вами ни придумали, качественного автомобиля не создать».

Насколько мы готовы к решению этой задачи, учитывая, что требования за период с 1975 года к настоящему времени ужесточились в 10 раз, технология и оборудование отечественных предприятий устарели и главным конкурентным преимуществом наших автомобилей является низкая цена? Закупка у зарубежных фирм высококачественных компонентов либо технологий и оборудования резко поднимет цену выпускаемых нашими предприятиями автомобилей, что неприемлемо ни для предприятий, ни для покупателей.

Есть другой путь – обратиться к новым разработкам отечественных фирм, у которых уровень конструкций и качество производимых компонентов не ниже мирового, а цены доступны.

СТИЛ РИНГ-ИНЖИНИРИНГ **С ТОЧНОСТЬЮ ДО МИКРОНА**

Одним из таких предприятий является ООО «Стил Ринг-Инжиниринг», г. Москва, специализирующееся на комплексных разработках поршней и поршневых колец.

Специалисты ООО «Стил Ринг-Инжиниринг», обладая знаниями и опытом, накопленными в течение 30 лет, разработали и освоили производство новых конструкций поршневых колец для двигателей отечественного и импортного производства, начиная от диаметра 72 мм, и до 130 мм. В фирме создана система менеджмента качества, которая при массовом производстве обеспечивает соответствие каждого поршневого кольца параметрам, заданным международными стандартами.

Стендовые испытания на двигателях ВАЗ-21083, ВАЗ-2112 показали эффективность и долговечность оригинальной конструкции. Расход масла на угар минимален и позволяет эксплуатировать двигатель без долива моторного масла до замены, выбросы вредных веществ значительно ниже требований ЕВРО-2, а быстрая приработка и ресурс более 200 тысяч километров гарантируют качественную работу поршневой группы двигателей ВАЗ, ГАЗ, КАМАЗ на протяжении всего периода эксплуатации.

ООО «СТИЛ РИНГ ИНЖИНИРИНГ», (095) 256-1701
steel-ring@aha.ru www.steel-ring.ru

8/2003

111

НЕ ОТДАМ!

/ЗАЩИТНАЯ ПОЛОСА

СТАВИМ ПРЕПЯТСТВИЯ УГОНЩИКУ. С ЧЕГО НАЧНЕМ?

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

ВАДИМ КРЮЧКОВ

Автомобили угоняли всегда и у всех. У послов и футболистов, у депутатов и юмористов. Даже у Владимира Ильича Ленина в свое время такое случилось. Неизбежность этого неприятного события подтверждают известные киноленты – «Один шанс на двоих», «Угнать за 60 секунд» и, конечно же, добрая рязановская классика былых времен.

Любопытно, что все киноугонщики вызывают у нас симпатию. Дело даже не в том, что по воле сценариста их «заставили» этим заниматься – просто всегда приятно посмотреть на работу Мастера. Но если по окончании фильма привычный взгляд в окно не обнаружит на привычном месте знакомого силуэта твоей собственной машины, то какие уж тут симпатии...

В общем, вопрос стоит так – реально ли в наше время защитить машину от угона?

В ПРИНЦИПЕ – ДА, НО...

...Но желая послушать музыку, нужно искать на афишах не марку рояля, а имя пианиста. Пианист – это, в данном случае, установщик, Мастер. Он знает, с какими моделями противоугонки у него была головная боль, а с какими – не было. Он не допустит повторов и даже десяток одинаковых «нексий» заблокирует по-разному. Кстати, на машину у него уходит примерно полный рабочий день... Вот только о чем его попросить? Начнем с «механики».

Механические противоугонки бывают... нет, их слишком много – всех и не упомянуть. Тем не менее выделить из них две основные группы довольно легко – к первой отнесем те изделия, которые можно установить на машину самостоятельно, а ко второй – те, что нуждаются в опытных руках и специальной оснастке в условиях хорошего сервиса. Начнем с первых – они проще, понагляднее и, как правило, подешевле.

ИЗ ЖИЗНИ КЛЮШЕК

Самые популярные механические устройства именуются «кляука» или «кляушка» – кому как нравится. В исходном состоянии они валяются где-то под сиденьем, периодически пытаясь съехать под педали – кстати, это очень опасно! Нажимаешь на тормоз, а он «не идет»...

Ну да ладно – не будем пугать. «Кляушки» бывают разные – они могут цепляться за педали, упираться в приборную панель, захватывать чуть ли не пол-обода рулевого колеса и даже пищать встроенными сиренами, стреляя высоковольтными разрядами – последним талантом обладает, например, американский «Автотэйзер», управляемый с брелока. Замковые части тоже разные – одни подозрительно напоминают то, что висело на калитке бабушкиной дачи, другие солидно намекают на миллионы кодовых комбинаций. Соответственно отличаются и цены – от нескольких сотен рублей до такой же суммы в долларах. Чего изволите?

Что ж, купить, в общем-то, можно, но... Но только в том случае, если, как говорится, припрет – такое случается. Приобрел, к примеру, новенькую машину безо всяких «приблуд», прямо из салона поехал на ней за «тыщу верст» в другой город, к полуночи совершенно измотался – заехал в мотель, а там с без-

опасностью, прямо скажем, никак: ночь, улица, фонарь... Вот тут-то и обрадуешься любой охране, даже с «кляукой». А в остальных случаях...

В остальных пользы от «кляуки» немного. И дело даже не в том, что многие сделаны из сомнительного металла и открываются обыкновенной иголкой: «кляука» – подарок для угонщика в любом случае. Чтобы угнать защищаемый ею автомобиль, достаточно принести в жертву... руль, вернее – часть баранки, за которую эта «кляука» держится. Баранку же легко перекусить чуть ли не садовым секатором за несколько секунд – путь свободен! Отсюда и мораль: если жизнь все-таки заставит вас приобретать именно «кляуку», то постарайтесь выбрать такую, которая цепляется не за узенький участок баранки, а перекрывает собой чуть ли не половину рулевого колеса, включая ступицу – пусть злодеи помучаются.

От колеса рулевого – к колесам обыкновенным. Для них придуманы блокираторы, которые монтируют в прорезях штатного колесного диска. Они упи-



«Автотэйзер» – эффектно, красиво и... не нужно!
«Гарант» – соотношению цена/качество можно позавидовать.





леса ста-
вить такое
нельзя по определе-
нию, а любые декоратив-
ные колпаки придется снимать.

раются при этом своими выступающи-
ми частями в асфальт или в тормозной
суппорт – колесо не открутить, маши-
ну не откатить. Изделия такого рода
сделаны без оглядки на массу – внутри,
как правило, находится усилительный
брус. Очень крепко, весьма надежно –
в общем, как говорил Деточкин, «здесь
нужен автоген...». И все же...

И все же про всевозможных «буль-
догов» и их родственников лучше сра-
зу забыть – порождения жигулевских
времен, которые и сегодня более-ме-
нее уместны на ВАЗах и «москвичах»,
невозможно представить себе на
«Вольво» и прочих уважаемых созда-
ниях. К тому же на легкосплавные ко-

Да и пользоваться этими «бульдогами»
– занятие на любителя, особенно в не-
настную погоду. Насчет эстетики луч-
ше и не заикаться, поэтому от бульдо-
гов перейдем к драконам... Впрочем,
это может быть и не «Дракон», а, ска-
жем, «Гарант» или «Викинг» – дело не
в названии, а в принципе действия.

Подобные устройства состоят из
двух частей – первую, называемую
муфтой, требуется намертво прикру-
тить к рулевому валу в зоне педалей,
при этом руль свободно вращается, как
и прежде. А вот при постановке на ох-
рану в муфту нужно воткнуть вторую
часть – ее зовут стопор. Стопор – это
такой увесистый кусок металла, кото-
рый полностью заблокирует вращение
руля, поскольку неизбежно упрется в

элементы конструкции автомобиля –
на разных машинах это выглядит по-
разному. Стопор имеет встроенный
штифтовой механизм секретности – за-
мок, в общем. Для запираения достаточ-
но просто вставить стопор в муфту: из-
делие защелкнется само, а вот для от-
пираения потребуются ключик. При не-
которой сноровке и то, и другое проде-
лывается за считанные секунды.

Несмотря на кажущуюся простоту
подобных блокираторов и вполне ре-
альную цену (примерно 30–80 долл.),
они заслуживают самого пристально-
го внимания – это тот редкий случай,
когда получается «дешево и сердито».
С наскоку такой замочек не взять –
разве что мощной «болгаркой»: с ма-
том, грохотом и искрами. Еще можно
попытаться перепилить... рулевой
вал! Да-да: перепилить в двух местах,
выкинуть кусок вала вместе с замком,
взять две струбцины, кое-как стянуть
остатки вала друг с другом и попы-
таться доехать «до базы», где и заня-
ться восстановлением «статус-кво».
Впрочем, по времени угона это при-
мерно то же самое.

К сожалению, посадить дракона или
другого подобного зверя на цепь мож-
но далеко не во всяком автомобиле: их
популяция не столь многочисленна,
как хотелось бы. «Волга», «десятка»,
«Нексия» – без вопросов, а вот, ска-
жем, с «мерсом» будут проблемы. Но
завидовать обладателям «самар» все
равно не будем – в конце концов, «ме-
ханика» на драконах не кончается. А
начинается... вторая группа противо-
угонок – их должны устанавливать
только профессионалы. Но об этом – в
следующий раз.

[ЗР]

На правах рекламы



**ЛЕТНИЕ ШИНЫ
ДЛЯ ЛЕТНИХ ДОРОГ**

Continental **MICHELIN**

UNIROYAL

BRIDGESTONE

Gislaved

PIRELLI

WWW.MVO.RU

МВО
ШИНЫ • ДИСКИ • СЕРВИС

Москва

(095) 777-777-8

Санкт-Петербург

(812) 327-54-32

3/2003

113

УДАРНИКИ /СТАТИСТИКА

КАПИТАЛИСТИЧЕСКОГО ТРУДА

В 2002 ГОДУ ПРОДАЖИ НОВЫХ ИНОМАРОК В РОССИИ ВЫРОСЛИ В 1,5 РАЗА

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Казалось, совсем недавно страну потряс экономический кризис и каждый гражданин на себе почувствовал кошмар иностранного слова «дефолт». Но не прошло и трех лет – вновь обозначился экономический рост. Во всяком случае, об этом говорят цифры продаж новых иностранных автомобилей, которые неуклонно растут вот уже три года. По итогам 2002 года многие из представителей зарубежных фирм по праву могут быть удостоены высокого звания «ударника капиталистического труда».

По-прежнему впереди со значительным отрывом – компания «УзДэуАвто», которая продала в России в 2002 году 12 418 автомобилей. Рост, между прочим, составил 23% (в 2001 было 9584), так что рано ставить крест на «морально устаревших» моделях из Асаки. Зато цена у них самая что ни на есть доступная! Поэтому россияне и выбрали в «спутницы жизни» 7701 «Нексию» и целых 4717 малышек «Матиз» (он-то и помог достичь столь высоких показателей). А все говорят, что у маленьких машин в России нет будущего...

В затылок «узбекам» дышит «Шкода-Авто», продав 9444 автомобиля (рост – 13%). Как и в прошлом году, лидером продаж была «Октавия» (5129), но теперь ее догоняет «Фабия» (3851).

Это, между прочим, о многом говорит – например, о появлении реального среднего класса или о том, что среди водителей все больше женщин...

В прошлом году мы поругивали японскую «Тойота мотор», числившуюся в отстающих, и называли тому причину – завышенную цену автомобиля «гольф»-класса. Теперь можно говорить о рекорде: продано 8630 автомобилей (8302 марки

«Тойота» и 328 «лексусов»). Общий объем продаж вырос на 93%. Лидером в модельном ряду стали новая «Королла» (продано 2319 автомобилей), новый же «Камри» (1956) и «Ленд-Крузер-100» (1635). А продажи автомобилей марки «Лексус» и вовсе увеличились на 109% – более чем вдвое.

Постаралась и компания «Рено» – в 2002 году увеличила продажи на 49%, с 5606 шт. до 8337. Первое место, естественно, занял «народный» «Символ», на втором – «Меган». То ли будет, когда в Москве развернется массовая сборка «Символа», а в продажу поступит «Меган II»!

«Рольф-Холдинг», официальный дистрибьютор «Мицубиси моторс», объявил, что продажи новых автомобилей

выросли на 36%. Фирмой впервые преодолен 8-тысячный рубеж – продано 8167 машин. Доля «Мицубиси» на российском рынке превысила 7%. Лидером продаж стала «Каризма» – 4493 машины, вседорожников «Паджеро», «Спорт», «Пинин» и пикапов L200 было куплено 2374; хорошо расходились минивэны «Снейс Стар» и «Спейс Вэгон» (продажи выросли в два раза). Как отмечают в «Рольфе», марку «Мицубиси» полюбили в провинции – на долю регионов ныне приходится свыше 30% продаж.

В прошлом году хорошо расходились автомобили «Ниссан»: их сбыт вырос более чем в 1,5 раза по сравнению с 2001 годом – 8029 штук. Лидером остается «Алмера» (2475 автомобилей). Почти не отстает от нее новая «Примера» – с марта 2002 года обрел российское подданство 2041 автомобиль. Третье место у «Максимы» (1588). А «Х-Трейл» буквально за год на российском рынке стал импортным компактным вседорожником № 1 – 1122 автомобиля.

Далее следует компания «Пежо»: рост – 65%, продано 6984 автомобиля против 4246 в 2001 году. На первом месте модель «307» (2605), на втором – «206-я» (2196). В представительстве связывают рост с развитием дилерской сети: теперь «Пежо» доступен не только в Москве, но и в Санкт-Петербурге, Нижнем Новгороде и Екатеринбурге.

Российское отделение «Фольксвагена» объявило, что за год было реализовано 6825 легковых автомобилей (и 1147 коммерческих!). Рост не слишком впечатляющий (в 2001-м – 6467 легковых), но ведь отныне немецкий концерн претендует на место среди автоэлиты. Сообразно амбициям подтягива-

САМЫЕ ПОПУЛЯРНЫЕ НОВЫЕ ИНОМАРКИ В РОССИИ В 2002 Г



ются и цены. Самой продаваемой моделью остается солидный «Пассат» (3543), за ним – ветреная «Бора» (1308) и «Гольф» (1195).

Для «Форда» 2002-й стал лучшим домом за 90-летнюю историю работы в России: продано 6669 автомобилей, на 61,7% больше, чем в 2001 году (4124). Лидирует «Фокус» (а вы как думали!) – 3572 автомобиля, в том числе российской сборки – 1670, далее «Мондео» (1698). В нынешнем году, когда выйдет на проектную мощность завод во Всеволожске, «фордовцы» планируют увеличить количество проданных автомобилей до 18 тысяч!

Две южнокорейские компании также подняли продажи благодаря российской сборке. «Хёндэ» – более чем в 2,5 раза (5575 автомобилей против 2205 в 2001 году). Самый популярный – конечно же, «Акцент» (3174 шт., из которых около 2 тыс. было собрано в Таганроге).

«КИА моторс» «подросла» на 43% (5379 шт. против 3767 в 2001 году). Лидером оставался легковой «Рио» (1767), на втором месте – вседорожник «Спортидж» (1467) и престижный «Маджентис» – 317 (все – сборки ЗАО «Автотор», Калининград). В 2003 году КИА планирует преодолеть отметку в 7 тыс. автомобилей.

Прошлый год принес БМВ третий подряд рекорд: концерн увеличил продажи на 47,4% – 3886 шт. против 2636. Лучше всего покупали машины 5-й серии (1298), 3-й (1160) и вседорожники X5 (699!). 96 новых «Мини» обрели русских хозяев. Между прочим, в 2002 году правительству России было поставлено более 200 автомобилей БМВ – конечно же, российской сборки, из Калининграда.

Восстанавливают репутацию надежных и не слишком дорогих в эксплуатации автомобилей «Дженерал моторс»: в 2002 году их продано в России на 56% больше (3341 против 2146 в 2001 году). Первенство, конечно же, за «Опелем» (2867).

Входящая ныне в состав концерна «Форд» шведская «Вольво» постаралась – увеличила продажи на 22% – с 2402 до 2929 шт. Лидер по-прежнему «Вольво-S80» (1043), затем S60 (803) и S40 (682).

Общая тенденция роста продаж «Ауди» (во всем мире они выросли на 2,1%) прослеживается и в России: 7,7%, 2700 шт. против 2508. Лидеры – А6 (1102), А4 (898) и «Оллруд» (353). Но аналитики отмечают и падение интереса к некоторым моделям, в частности А8. Что ж, на рынок выходит ее новое поколение.

Еще лет пять назад «французов» у нас не жаловали, а ныне «Ситроен» продал 2272 автомобиля (всего 1009 в 2001-м!). Модных С5 купили 887 машин, трудят «Берлинго» – 620 (спасибо TagAZy!), а С3, прозванных «полуколом», – 293.

А вот герой анекдотов про «новых русских» – «Мерседес» откровенно сдал: в 2002 году у него купили 2131 автомобиль, на 38% меньше, чем в 2001-м (3487). Почему так произошло, в этом номере ЗР рассказывает руководитель отдела продаж и маркетинга ЗАО «Даймлер-Крайслер» Автомобили Рус» Михаэль Зайдель. Лучше других продавались автомобили S- и E-класса (716 и 478 соответственно), а самое серьезное падение – по C-классу (на 47%).

Зато «Сузуки», которую еще лет 10 назад знали только по мотоциклам, увеличила продажи в 2,4 раза – до 1912 шт., из них вседорожников «Гран Витара» – 1045.

«Хонда», славящаяся весьма передовыми (и относительно дорогими) машинами, тоже рванула – на целых 60% (1340 штук против 837). Лидером стал обновленный вседорожник «Хонда CR-V», на долю которого пришлось более половины продаж.

И «Ленд-Ровер» не подкачал: было продано 839 машин. Наибольшим спросом пользовались модели «Фрилендер» (268) и «Дискавери» (259). Почти столько же самых дорогих «рейндж-роверов» – 241.

Японская «Субару» продала 571 автомобиль, что на 67% больше, чем в 2001 году (343). Лидер продаж – «Легаси Аутбек» (216), за ним идет «Форестер» – 148.

У «Мерседеса» – спад, а вот у его «младшего брата» – американской компании «Крайслер» – рост продаж в 2 раза (со 190 до 380). Лидеры продаж – «Гран Чероки» (120) и «Крайслер-300М» (84).

И в заключение – об отстающей уже не первый год итальянской компании ФИАТ. В 2002 году она продолжила «традицию», сократив продажи на 42%: 356 шт. против 618 в 2001 году. В представительстве считают: проблема в том, что новые модели пока не поставляются в достаточном количестве.

Как бы то ни было, в целом прогнозы западных маркетологов оправдались – в стране было продано свыше 110 тыс. новых иномарок (рост – почти в 1,5 раза). На фоне падения спроса на изделия отечественного автопрома это симптоматично. А если учесть, что темпы сборки «иностранцев» в России растут, у АвтоВАЗа и ГАЗа появились реальные конкуренты.

13Р1

На правах рекламы

ТОЛЬКО СЕЙЧАС!
АВТОМАТИЧЕСКИЕ
ВОРОТА

на 15% дешевле

МНОГОКАНАЛЬНЫЙ

258-9-000

без выходных с 9 до 21



3/2003

115



В ПЕРВОМ МАТЕРИАЛЕ КЛУБА ИШЕМ ЕВРО II В ВЫХЛОПЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ЗАРУБЕЖНЫХ МАШИН. ТРЕВОЖНЫЕ ОЖИДАНИЯ НЕ ОПРАВДАЛИСЬ!

ВОЗДУШНАЯ ТРЕВОГА

ИСПЫТУЕМЫЕ – ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ И ИМПОРТНЫЕ АВТОМОБИЛИ С НЕЙТРАЛИЗАТОРАМИ



ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ
ФОТО / АЛЕКСАНДР КУЛЬНЕВ,
ГЕОРГИЙ САДКОВ

Оптимистов от экологии и скептиков от технологии объединяет главное: все мы дышим одним воздухом, который с каждым годом все сильнее пропитывается выхлопной гарью. Лучший способ приглушить полемический задор – довериться точным, беспристрастным приборам.

Итак, «на ковер» приглашаются... Но

сначала попробуем разобраться в хитросплетениях законодательных актов.

БУМАЖНЫЕ ЕВРО

В России с середины прошлого года действуют экологические нормы Евро II (ГОСТ Р 41.83-99 или Правила ЕЭК ООН № 83-03В). Это означает, что с конвейеров наших автозаводов должны сходить машины только с впрысковыми моторами и нейтрализаторами. Вы это ощущаете? Мы тоже не очень. Вечно жалую-

щимся на трудности производителям была дана поощровка: им разрешили постепенно переходить к Евро II. Например, в первый год «новой экологической эры» выпустить лишь четверть «зеленых» машин, на следующий – половину и т. д. Но и эта шальная программа не реализуется. Нормы Евро II с 2002-го стали обязательными для всех... на бумаге. До сих пор из ворот автозаводов выходят карбюраторные автомобили, не соответствующие никаким «Евро». Их

штампуют по временным разрешениям, которые производителям продлевают уже не первый год. Доколе? На этот вопрос мы ответить не можем.

УЖЕ СЕГОДНЯ ВСЕ НОВЫЕ РОССИЙСКИЕ МОДЕЛИ ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ НОРМАМ ЕВРО II. ЭТО ОЗНАЧАЕТ КОНЕЦ «КАРБЮРАТОРНОЙ ЭРЫ»... ПРОВОЗГЛАШЕННЫЙ ПОКА НА БУМАГЕ.

Пока только ВАЗ выпускает машины, удовлетворяющие действующим экологическим нормам. И то не все. Лишь те модели, часть из которых идет на экспорт – за границу с «нулевой» экологией не сунешься.

Требования Евро II строги: машина должна сохранять чистый выхлоп на протяжении всего заявленного заводом ресурса. Конечно, если владелец не пренебрегает своевременным обслуживанием, заменяет узлы и расходные материалы, записанные в сервисной книжке. Остальные детали, не занесенные в список «расходников», должны работать исправно весь срок службы автомобиля. То есть, если, скажем, датчик системы управления двигателем вышел из строя, формально машина, показавшая «с новья» нормальные результаты, уже не соответствует требованиям Евро II.

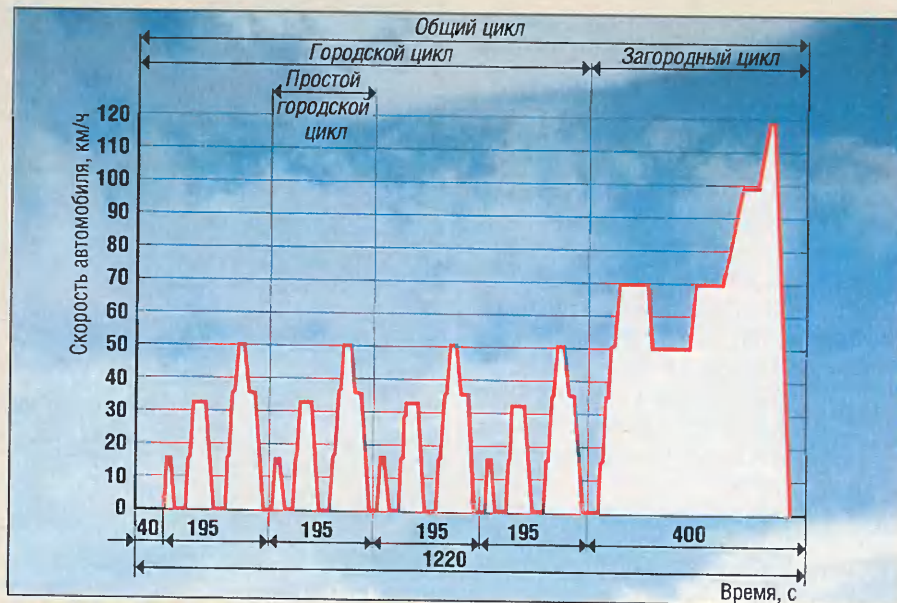
Для новых моделей, проходящих сертификацию, Правилами ЕЭК ООН рекомендована контрольная проверка при 80 тыс. км пробега. Некоторые фирмы самостоятельно проводят подобные испытания, доказывая надежность и жизнестойкость своих машин.

На нашем тесте – автомобили с пробегами как значительно меньшими, так и заметно превышающими «пограничный». Но все сертифицированы и должны удовлетворять нормам Евро II.

ПЕРВИЧНЫЙ ОТБОР

Испытуемые – отечественные и импортные машины с нейтрализаторами. Все регулярно проходили обслуживание с соблюдением заводских требований.

Первый этап – «грубая» проверка четырехкомпонентным газоанализатором «Инфралайт» фирмы «Эко-Интех». Кстати, с помощью столь нелюбимого автолюбителями прибора можно провести первичную диагностику двигателя. Если содержание ок-



Цикл, который проходит автомобиль на беговых барабанах для подтверждения экологических показателей Евро II.

сидов углерода (CO) в отработавших газах не превышает 0,05%, то с очень высокой вероятностью можно утверждать, что автомобиль исправен и уложится в Евро II. Если показатель больше – есть повод для беспокойства.

ЧТОБЫ В ЭКСПЛУАТАЦИИ ПОДТВЕРДИТЬ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ЧИСТОТУ АВТОМОБИЛЯ, ДОСТАТОЧНО ГАЗОАНАЛИЗАТОРА. ПРОВЕРЕННЫЕ НАМИ МАШИНЫ БЕЗОГОВОРНО ПРОЙДУТ ТЕХОСМОТР НА ПИКЕ.

У нас тревоги не появилось: все подопытные показали удовлетворительные результаты (табл. 1). Обнадежило, что отечественные машины и иномарки выступили примерно одинаково. Количество вредных выбросов растет вместе с цифрами на одометре – это вполне естественно. Однако даже система нейтрализации 100-тысячников – солидного «Ниссана-Максима» и компактной «Мазды-323» продолжает стойко бороться с вредным выхлопом. Да и показатели далеко не нового ВАЗ-2111 порадовали.

ПАРТИЯ НА БАРАБАНАХ

И все-таки газоанализатор – не столь точный прибор, чтобы утверждать: автомобиль в полной мере выполняет требования Евро II. Как-то «переживают» нейтрализаторы отечественное топливо? Полномасштабное испытание –

проверка на специальном стенде с беговыми барабанами, где при сертификации тестируют новые машины. В «камеру экологических пыток» отправили шестилетнюю «Хонду-Сивик» и новый ВАЗ-2112. Популярная как в лево-, так и праворульном исполнении «японка» с 1,4-литровым мотором – типичный для России «секонд-хэнд»: пробег относительно небольшой, возраст – меньше пограничных для таможенных семи лет, соответственно, невысокая цена. «Двенадцатая» – только что из магазина. Любому владельцу интересно, стоило ли платить за нейтрализатор и сопутствующую «музыку».

Все «формальности» соблюдены – машины остывали несколько часов, испытатель «едет» по виртуальному маршруту, строго выполняя указания компьютерного гида: сначала по городу, затем по шоссе (см. рисунок). Прибор, фиксирующий вредные выбросы, подключают лишь через 40 секунд после пуска мотора, когда нейтрализатор прогревается и начинает эффективно работать.

В требованиях Евро II для легковых автомобилей с бензиновыми моторами нормируют массу оксида углерода и сумму масс углеводородов и оксидов азота, выброшенных на километр пути. Предел CO до 2,2 г/км и $C_nH_m + NO_x$ до 0,5 г/км.

Первой к финишу приехала «Хонда». До Евро II машина немного не дотянула. Вроде бы, пробег невелик, но

«японке», видимо, просто не повезло. Специалисты предположили, что уже несколько забиты соты нейтрализатора. Очевидно, российский бензин все-таки сделал свое грязное дело. Впрочем, рядовой потребитель и даже газоанализатор на линии инструментального контроля этого не заметят.

ДАЖЕ ПОКАЗАТЕЛИ САМОЙ НАДЕЖНОЙ ИНОМАРКИ ЛЕГКО ПОДПОРТИТЬ НИЗКОКАЧЕСТВЕННЫМ БЕНЗИНОМ. К СЧАСТЬЮ, ЭТИЛИРОВАННОЕ ТОПЛИВО СХОДИТ И С РОССИЙСКОЙ СЦЕНЫ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, БУДЬТЕ ВНИМАТЕЛЬНЫ ПРИ ЗАПРАВКЕ!



Вопреки мнению скептиков, ВАЗ-2112 уложился в действующие нормы с запасом. По словам сотрудников полигона, через пару тысяч километров, когда автомобиль обкатается, немного снизится CO, а $C_nH_m + NO_x$ полегчают в полтора-два раза. Кстати, по Правилам ЕЭК ООН производитель может повторно испытать автомобиль после 3000 км, но считается хорошим тоном, если нормы выполнены на первых километрах. «Двенадцатую» можно пустить в светское общество.

НА ВТОРОМ ДЫХАНИИ

Поводов для оваций отечественному автопрому пока немного. «Десятки» и «нивы», дружелюбные к уже изрядно загаженной природе, — лишь первые робкие шаги, а большинство авто-

мобилей, сходящих с конвейеров российских заводов, не соответствуют ни Евро II, ни даже Евро I.

ЭКОЛОГИЯ - ЗАДАЧА ОБЩАЯ. ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ ЗАВОДЫ ДОЛЖНЫ СТРОЖЕ ПОДХОДИТЬ К ОТБОРУ КОМПЛЕКТУЮЩИХ, ВЛАДЕЛЬЦЫ ГРАМОТНО ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ МАШИНУ, А ГОСУДАРСТВО КОНТРОЛИРОВАТЬ И СТИМУЛИРОВАТЬ АВТОПРОМ И НЕФТЯНИКОВ.

Впрочем, и остальные, оборудованные нейтрализаторами, в эксплуатации соответствуют Евро II лишь условно. Часто экологические показатели удастся сохранить, только постоян-

ГОСТ 17.22.03-87 требует, чтобы у машин с нейтрализатором при эксплуатационной проверке содержание CO на холостом ходу не превышало 1%.

но обновляя выходящие из строя датчики, исполнительные механизмы, приборы.

На иномарках системы управления намного надежнее. Увы, отечественный бензин атакует и иногда побеждает даже самую совершенную технику. Пример — неисправный нейтрализатор «Хонды». Пройдет совсем немного времени, и с «двенадцатой» может случиться такое же.

И все же главное, что показал наш тест: Евро II и Россия — «вещи совместные». Подержанные, но ухоженные иномарки, да и отечественные автомобили при должном обслуживании (и нормальных комплектующих!) с нейтрализаторами вполне жизнеспособны. И это по-настоящему радует.

Экология — проблема государственная. Правительство должно контролировать и одновременно стимулировать не только автопром, но и нефтяников, покупателей. Пора твердо встать на второй ступеньке Евро — скоро придется делать следующий шаг. Сигнал воздушной тревоги давно прозвучал!

РАЗОБЛАЧЕНИЯ НЕ ПОЛУЧИЛОСЬ. МАШИНЫ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ОТВЕЧАТЬ СОВРЕМЕННЫМ НОРМАМ, ПОДТВЕРЖДАЮТ СВОЮ ЭКОЛОГИЧЕСКУЮ ЧИСТОТУ. И ЭТО САМО ПО СЕБЕ СЕНСАЦИЯ: ПУТЬ К ЕВРО II ОТКРЫТ!

ТАБЛИЦА 1. ВЫБРОСЫ ВРЕДНЫХ ВЕЩЕСТВ НА МИНИМАЛЬНЫХ ОБОРОТАХ ХОЛОСТОГО ХОДА

Условия: температура +20°C, давление 99.9 кПа, влажность 60%.

Оборудование: четырехкомпонентный газоанализатор «Инфралайт-44R» фирмы «Эко-Интех»

Автомобиль	Пробег, км	CO, %	CH _m , млн ⁻¹	CO ₂ , %	O ₂ , %
«Форд-Фокус»	500	0.00	12	15.3	0.12
«Хонда-Сивик»	74 000	0.05	63	15.5	0.07
«Рено-Клио»	75 000	0.01	80	15.6	0.18
«Мазда-323»	107 500	0.05	48	12.1	4.80
«Ниссан-Максима»	130 000	0.03	56	15.7	0.13
ВАЗ-2112	500	0.01	46	15.4	0.11
«Шевроле-Нива»	4000	0.01	42	15.3	0.19
«Нива» ВАЗ-21214	18 000	0.00	97	15.8	0.09
ВАЗ-2111	60 000	0.02	32	15.7	0.12

ТАБЛИЦА 2. ПОЛИГОННЫЕ ИСПЫТАНИЯ НА СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ ЕВРО II

Условия: температура +23°C, давление 100.8 кПа, влажность 51%.

Оборудование: стенд с беговыми роликами CD-60 фирмы «Фроуд» (Froude), система отбора отработавших газов CFV/CVS фирмы «Бекман» (Beckman), газоанализатор SAE 8539 фирмы «Янако» (Yanako).

Автомобиль	Год выпуска	Пробег, км	Выбросы вредных веществ, г/км				
			CO (норма - 2.2)	C _n H _m	NO _x	C _n H _m +NO _x (норма - 0.5)	CO ₂
«Хонда-Сивик»	1997	74 000	2.5	0.226	0.338	0.564	172
ВАЗ-2112	2002	500	0.69	0.24	0.16	0.40	192



ЕСТЬ ПРОСТО АЗБУКА; У РАДИСТОВ – АЗБУКА МОРЗЕ;
А МЫ ИЗУЧАЕМ АЗБУКУ СВЕТА. ГОТОВИМ ТОПЛИВНУЮ СМЕСЬ
И ПЕРЕХОДИМ К СВЕЧАМ: УСТРОЙСТВО, РАБОТА
И ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ ПРИБОРОВ ЗАЖИГАНИЯ.

УЧЕНИЕ – СВЕТ

НАЧИНАЮЩИМ

ТЕКСТ / АНТОН ЧУЙКИН

ФОТО / ГЕОРГИЙ САДКОВ

Коллега П. рассказывал: как-то вечером сел за руль «Жигулей» своего приятеля, тогда еще совсем «чайника». Включил фары, а задние «противотуманки» (они, естественно, зажглись одновременно) выключил – погода была вполне ясной. Сигнализатор на панели погас, и хозяин сразу всполошился: «Ты свет поломал!» Он был уверен, что желтая лампочка показывает, работают ли основные фары, и ездил с нажатой клавишей «противотуманок» с того времени, как купил машину. Не ведал он, что сзади при этом полыхают красным секции фонарей...

Чтобы не досаждать соседям на дороге и не нарушать Правила, давайте разберемся, когда и чем должен светить автомобиль.

Вам надо выезжать на работу, пока еще не совсем рассвело. Даже если прекрасно видно дорогу и отдельные машины – включайте фары (как водитель светлой «четверки»), а не габаритные огни (темный ВАЗ-2104)! То же относится к тоннелям и прочим местам, куда не проникает солнце. Помните – свет нужен не только для того, чтобы видели вы, но и чтобы видели вас! Поэтому, кстати, и днем ближний свет не повредит – хотя бы при оживленном движении (ЗР, 2001, № 11; 2002, № 6).



Разумеется, мы исходим из того, что фары отрегулированы как положено, и корректор находится в нужном положении. Иначе можно ослепить водителей встречных машин. И ни в коем случае не тонируйте фары и фонари – эта красота не только сомнительна, но и вредна! Справа на фото показано, как делать нельзя: ближний свет под пленкой превратился черт знает во что!



К сожалению, многие нерадивые водители пренебрегают «поворотниками», и другим остается только догадываться, что они намерены предпринять. Случается такое и по забывчивости. Лучше довести включение «мигалки» до автоматизма и делать это даже на пустой улице. Кстати, в плотном потоке включенный указатель поворота не только проинформирует о вашем маневре, но и сработает как вежливая просьба: не первый, так третий или десятый вас пропустит.



Вернемся к противотуманным фонарям. Они потому так и называются, что предназначены для условий недостаточной видимости. Подключать их в пару к стоп-сигналам, зажигать ясной ночью (так поступил водитель темной «четверки») запрещено Правилами: в заторе, например, дополнительные довольно мощные лампы будут если не слепить, то раздражать едущих позади водителей. Да и «стопы» за ними хуже видны. Иными словами, зажженные не к месту противотуманные фонари не помогут, а навредят!

Обгон – довольно непростой маневр. В особенности опасен ночной обгон на загородной трассе. Представьте: вы приближаетесь к попутной машине и ваш дальний свет может ослепить не только встречных, но и попутных водителей – через зеркало заднего вида. А потому заранее переключайтесь на ближний, пока вас не начал клясть едущий впереди. Одно исключение – коротко поморгать дальним непосредственно перед обгоном, чтобы лишний раз предупредить о маневре. Теперь включайте «поворотник», перестраивайтесь...

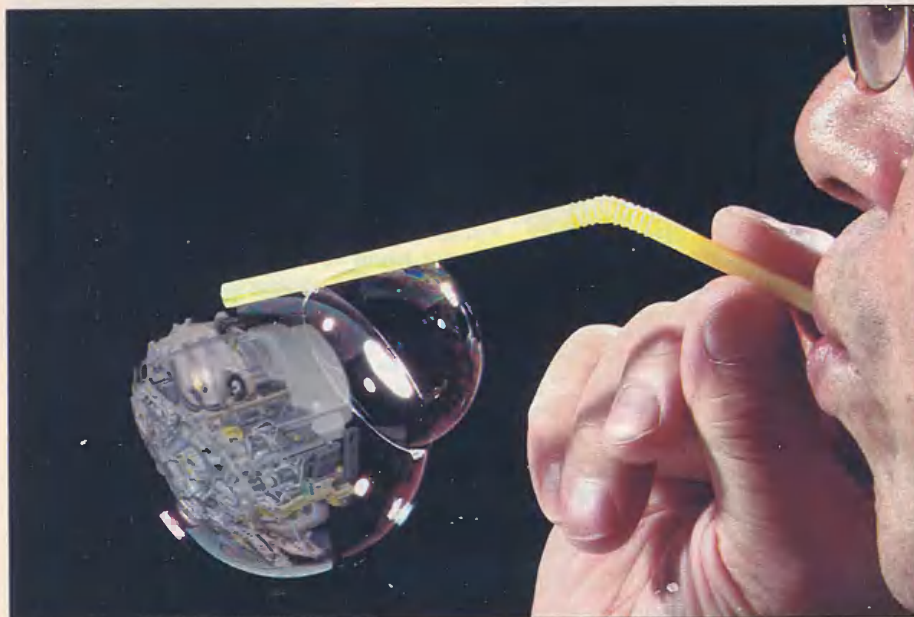
Дорогу хорошо видно в дальнем свете «обгоняемых» фар. Поравнявшись, пора сделать рокировку светом: включайте дальний свет, а опережаемый вами автомобиль, если за рулем вежливый и опытный водитель, включит ближний.



Как не потеряться при езде вдвоем ночью, когда напарник уже кого-то обогнал, а вы замешкались, и теперь перед вами вереница одинаковых «габаритов»? Слушайте сюда: обогнав попутную, моргните дальним. Увидев вспышку сзади, ведущий ненадолго включит аварийную сигнализацию. Заметили парные рыжие огни? Держитесь за ними. Кстати, так можно собирать разрозненную колонну. ■

РАБОЧИЙ СОСТАВ

ЗАЧЕМ МОТОРУ СИСТЕМА ПИТАНИЯ



ТЕКСТ / СЕРГЕЙ СТАСОВ

Об этой системе мы и хотим поговорить сегодня. Понятно, что кое-как подав топливо и воздух в двигатель, можно его вообще не запустить, а нам надо, чтобы он не только пускался с первых оборотов стартера, но и хорошо тянул, не расходовал лишнего, не отравлял выхлопом природу и нас. Это возможно только в том случае, когда система питания правильно работает.

«АЛЬФА» КАК ОНА ЕСТЬ

Возможно, тема сегодняшней беседы не покажется интересной грамотному автомобилисту, легко связывающему воедино теорию и практику. Но мы в первую очередь имеем здесь в виду новичков, для которых далеко не все, что происходит в цилиндрах двигателя, понятно, а тем более – очевидно.

Итак... К концу такта сжатия в камере сгорания над поршнем должна быть такая смесь воздуха и паров топлива, которая способна воспламениться от искры между электродами свечи. Далеко не любая смесь на это способна. Если в ней слишком мало воздуха (много топлива) или наоборот – сгорание становится ненадежным или вообще прекращается.

За правильным составом рабочей

смеси в цилиндрах двигателя следит система питания. Нынче она либо карбюраторная, либо впрысковая (инжекторная). У каждой свои плюсы и минусы. Первая (по крайней мере, опытным автомобилистам) кажется попроще. Зато вторая, если правильно настроена, обеспечивает высокую стабильность рабочего процесса в цилиндрах – именно к ней и пришли, стремясь к идеалу – экологически чистому автомобилю.

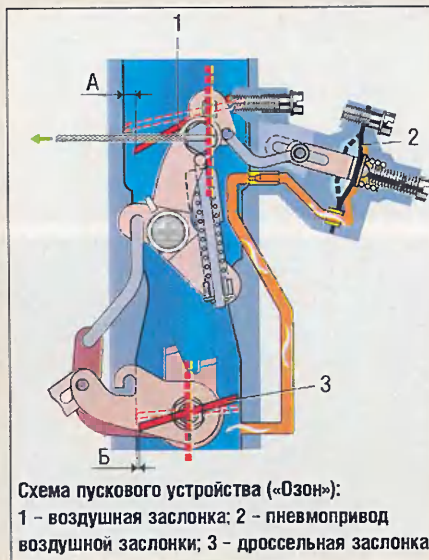


Схема пускового устройства («Озон»):

1 – воздушная заслонка; 2 – пневмопривод воздушной заслонки; 3 – дроссельная заслонка.

Чтобы топливо сгорело полностью, требуется участие в процессе достаточного количества окислителя: на один килограмм паров (подчеркну!) бензина – не менее 14,9 кг воздуха. Вот такое их соотношение обозначают коэффициентом $\alpha=1,0$. По мере уменьшения подачи воздуха смесь называют (условно) обогащенной ($\alpha=0,85-0,90$), богатой, переобогащенной. Та же логика – при увеличении доли воздуха: обедненная ($\alpha=1,05-1,15$), бедная и так далее.

При обогащенных смесях удается достичь наивысшей мощности, но ценой несколько большего расхода топлива из-за его неполного сгорания. В то же время дефицит окислителя означает «недоокисление» продуктов: первой в выхлопных газах появляется окись углерода CO, а дальнейшее обогащение приводит к черному выхлопу, так как вместе с газами выбрасывается негоревший углерод C – частички сажи. Кстати, к этому моменту содержание CO может вырасти до 9–10%. Ездить на такой машине недопустимо.

При обедненных смесях мотор экономичнее, но недобирает в мощности. Обогащать смесь до значений α ниже 0,85 нет смысла – еще больше вырастет расход топлива, а мощность снизится, поскольку слишком богатая смесь хуже горит. Обеднять выше 1,15 тоже не нужно: в силу ряда причин (замедленное воспламенение, неустойчивое горение и т. п.) заметно снизятся мощностные показатели, расход топлива начнет расти – не в последнюю очередь из-за того, что появляются пропуски вспышек в цилиндрах. Результат – повышенное содержание в выхлопных газах CH – негоревших углеводородов. То есть паров бензина.

Итак, возможный диапазон изменений состава смеси для бензинового двигателя довольно узок. Для чего мы об этом говорим, если «альфу» пальцем не пощупаешь, линейкой не измеришь? А чтобы было понятно: не всякое «баловство» с системой питания оправдано, «настраивать» ее нужно очень тщательно. Об этом стоит сразу напомнить тем, кто мечтает повысить экономичность мотора, поставив в карбюратор топливные жиклеры поменьше. Или достичь сказочной мощности, закрутив необоснованно большие! В обоих случаях, как правило, получают противоположные результа-

ты. Заодно предостережем тех, кто путает местами жиклеры первой и второй камер. Случись такое, первая будет готовить очень богатые смеси (мотор прожорлив, а тянет еле-еле), а вторая, если и до нее дело дойдет, – слишком бедные. Конечно, оба «коктейля» в цилиндрах как-то смешаются, но приведут к новым проблемам.

В первую очередь все сказанное касается карбюраторных машин. Большинство начинающих даже самого слова «карбюратор» побаивается, а среди опытных автомобилистов немало тех, кто с этим прибором «на ты». Но и они от ошибок не застрахованы. Принципиально иное дело – система электронного впрыска. Многие ли нынче сами чинят телевизор, магнитофон, холодильник? Так и с впрыском: специалисты могут его проконтролировать, перенастроить и т. п., а владельцу с отверткой тут делать нечего. Кого-то это огорчает, но большинство довольно.

НА «ЖИВОЙ» МАШИНЕ

Итак, карбюраторные. Львиную часть времени двигатель эксплуатируют на режимах, не требующих максимальной мощности или крутящего момента, когда разумнее немного обеднить смесь. Пусть мотор работает экономичнее, да и токсичность выхлопа снизится. Среди коварнейших врагов нашего здоровья, как известно, окись углерода СО, не имеющая ни цвета, ни запаха. Только обедненная смесь позволяет снизить содержание СО до приемлемых значений и не конфликтовать с ГАИ.

Требование минимальной токсичности распространяется и на холостой ход. Современные карбюраторы (а системы впрыска – тем более) с этим справляются легко – лишь бы не вмешался неумелый владелец. Квалифицированный специалист-карбюраторщик может снизить долю СО в выхлопных газах до 0,5% и даже меньше. Но при обязательном контроле СН, так как чрезмерный рост последнего тоже недопустим. На «принудительном холостом ходу» (то есть при торможении машины двигателем) подача топлива в цилиндры вообще прекращается. В них ничего не горит, в выхлопе – почти чистый воздух.

Но есть режимы работы двигателя, при которых карбюратор готовит обогащенный состав смеси, обеспечиваю-

щий лучшие мощностные показатели. Например, для более быстрого разгона автомобиля карбюратор снабдили «ускорительным насосом». Его задача – поддерживать оптимально обогащенную смесь на режиме разгона.

Большинство карбюраторов имеют устройства, «дообогащающие» смесь и при скорости машины, близкой к максимальной, или при разгоне на пониженных передачах с педалью газа «в пол». Это так называемые эконома-ты, экономайзеры мощностных режимов и т. п. И если водитель замечает, что именно на этих режимах двигатель не развивает полную мощность, то и об этих системах забывать не следует. Особенно если проверка всех прочих покажет, что с ними все в порядке.

Пуск холодного бензинового двигателя – известная проблема. В чем ее причина? В слабом испарении топлива, особенно в мороз. Большая его часть попадает в цилиндры в жидком состоянии, а паров, которые искра могла бы поджечь, образуется мало – смесь беднейшая. Как ее обогатить? Карбюраторы оснащают пусковыми устройствами. В наших «Озоне» и «Солексе», например, воздушная заслонка перед пуском закрывается (водитель вытягивает кнопку «подсоса») и при работе стартера в цилиндры подсасывается в 5–10 раз больше топлива, чем требуется для прогретого двигателя. Испаряться будут только самые легкие низкотемпературные фракции бензина, которые и воспламятся. Но уже при первых вспышках воздушную заслонку оставлять закрытой нельзя – цилиндры зальет бензином. Не допустит этого простейший полуавтомат, регулирующий на разрежение за дросселем карбюратора. Он приоткрывает заслонку на строго заданную величину (см. таблицу). Одновременно приоткрыта и дроссельная, причем оба зазора подобраны так, чтобы мотор рабо-

тал устойчиво на обогащенной смеси и держал обороты примерно в половину от номинальных (до 2500–2800 об/мин), поскольку замороженное, вязкое масло создает большое сопротивление. Регулировка зазоров (см. таблицу и рисунок) очень важна, часто только от этого зависит успех пуска.

Нелишне здесь напомнить о типичных ошибках неопытных автолюбителей. Будьте аккуратнее с «подсосом»! Очень важно представлять, когда пользоваться им недопустимо. Если карбюратор исправен и настроен, «подсос» нужен только при пуске двигателя, да и то холодного. В теплое время года он, простояв сутки, вполне заводится и без подсоса. Боже упаси закрывать воздушную заслонку при пуске горячего мотора – смесь может так переобогащаться, что перестанет воспламеняться. Если водитель – по ошибке или недомыслию – вытягивает «подсос», когда горячий двигатель работает под значительной нагрузкой, его остановка удивлять не должна: и смесь плохо горит, и мощности не хватает.

Трудно завести мотор, который в жаркую погоду «остывал» под капотом минут 10–15 (вообще-то время зависит и от конкретного сорта бензина, его испаряемости.) Когда над поверхностью бензина в поплавковой камере и выше, в воздухофилт্রে, скопятся плотные пары топлива, мотор не пустишь, пока эти пары, пройдя цилиндры, не уйдут в выпускную систему. Первые вспышки – свидетельство того, что в цилиндры стала поступать смесь, способная сгорать. Сначала мотор работает словно с натугой (смесь еще слишком богатая), потом легче и, наконец, «подхватывает»! В этой ситуации не только о подсосе нужно забыть. Строго противопоказано и «топтать» педаль газа, чтобы не срабатывал ускорительный насос и дополнительно не обогащал смесь. Ускорить «продувку» и последующий пуск можно, удерживая педаль газа нажатой, но, повторяем, не играя ею!

Различные модели карбюраторов оснащаются и другими устройствами, которые помогают правильно управлять составом смеси. Ну а в системах впрыска (особенно современных электронных) все проблемы, которых мы касались, решаются по-своему просто, точно и гибко. Но это уже другая тема...

РЕГУЛИРОВОЧНЫЕ ЗАЗОРЫ СИСТЕМ ПУСКА В КАРБЮРАТОРАХ ДЛЯ АВТОМОБИЛЕЙ ВАЗ

Карбюратор	Двигатель	Зазор А воздушной заслонки, мм	Зазор Б дроссельной заслонки, мм
2105–1107010–20	2101	5±0,5	0,7–0,8
То же	2105	5,5±0,25	0,7–0,8
То же	2103	5±0,5	0,85–0,9
2105–1107010–10	21011	5±0,5	0,7–0,8
2106–1107010	2106	7,7±0,25	0,8–0,9
2107–1107010–20	2103	5±0,5	0,85–0,9
2108–1107010	2108	3±0,2	0,8–0,9

ТРОЙНОЙ ПРЫЖОК ПОД НАПРЯЖЕНИЕМ

НЕОБЫЧНЫЕ СВЕЧИ ЗАЖИГАНИЯ – МНОГОИСКРОВЫЕ, «ДОЛГОИГРАЮЩИЕ», «ГАЗОВЫЕ»...

ТЕКСТ / МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН

Свечи зажигания на протяжении многих лет неизменно будоражат интерес у автомобилистов – правда ли, можно ли, нужно ли? Немало «свечных» вопросов адресуют и редакции. На некоторые по нашей просьбе отвечает начальник сервисно-технического центра АО «Бриск Табор» (Чехия) пан Ладислав Воправил, причастный к созданию нового поколения этой марки свечей.

– Занимаюсь тюнингом своей машины – ставлю на нее только самые лучшие, самые «крутые» комплектующие с отменным ресурсом. Существуют ли свечи, которые выхаживают без замены по несколько сезонов?

Если речь идет о нормальных условиях эксплуатации, то пробег на одном комплекте свечей в 60 000 км вполне реален. Его могут обеспечить, в частности, многоэлектродные свечи типа «Экстра» (фото 1). В них стандартный центральный электрод с медным сердечником (он обладает высокой теплопроводностью) окружен тремя примыкающими к нему по бокам внешними электродами. Зазор не регулируется, но это и не требуется: вопреки существующему заблуждению электроды в таких свечах

работают не одновременно, а поочередно – искровой разряд каждый раз находит для себя самый легкий маршрут. Чуть что не так, в работу тут же включается соседний электрод – искра как бы бежит по кругу в поисках удобного пути. Отсюда и три жизни, как в компьютерной игре – по числу электродов. Это хорошо видно на фирменном графике «живучести» (рис. 1) – исходная точка «Экстры» совпадает со стандартной свечой «Супер», однако затем их пути расходятся. Цена такой свечи в полтора-два раза выше, чем обычной.

Существует и другое решение. Три электрода – это своего рода раздутое штатное расписание. Между тем и в одиночку даже не шестьдесят, а девяносто тысяч километров пробега может гарантировать свеча «Бриск-Платина» (фото 2). В рабочей зоне ее электродов размещены платиновые контакты. Платина практически не изнашивается – эрозия и прочие неприятности ей не страшны, а потому межэлектродный зазор остается неизменным в течение названного «запредельного» срока. Узкие электроды, немыслимые при использовании обычных материалов, создают при этом оригинальный искровой разрядник, способствующий расширению фронта пламени в первой фазе горения.

Что выбрать – «экстру» или «платину»? Или просто купить несколько комплектов обычных свечей? Для старенького двигателя лучше простые свечи, при больших ежегодных пробегах можно использовать «платину», а трехэлектродные свечи в первую очередь рассчитаны на моторы, доступ к которым сильно затруднен, – спортивные и т. п.

– Хорошо понимаю, что количество электродов свечи никак не влияет на количество искровых разрядов в одном такте: как была одна искра, так и будет! Тогда что это за слухи про многоискровые свечи «Премиум» – очередной блеф?

Нет, не блеф. Отличительная черта всех «премиумов» (фото 3–6) – круговой искровой разрядник вместо привычных боковых электродов. Варианты исполнения – LGS, TXS, ZS – могут сильно отличаться друг от друга. Алгоритм работы поясним на примере «Премиума» типа ZS (рис. 2).

Обратим внимание на два «пояска», расположенных на изоляторе, – это вспомогательные электроды, нанесенные по специальной технологии. Каждый поясок образует с корпусом свечи что-то вроде крошечного конденсатора. В момент искрообразования возникает разряд, прыгающий с централь-



1
Brisk Extra.

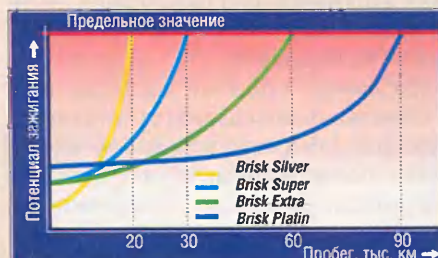


Рис. 1. Влияние материала электродов и их числа на интервал замены свечи зажигания.



2
Brisk Platin.

Отметим, однако, существенный недостаток: платина не может быть дешевой по определению, а потому стоимость такой свечи примерно в шесть раз выше, чем у обычной. К тому же новая платиновая свеча требует большего напряжения, чем ее коллеги (рис. 1), правда, уже примерно к 30 000 км пробега она выходит в лидеры и по этому параметру, а после 60 000 вообще остается в гордом одиночестве.



3
Brisk Premium ZS

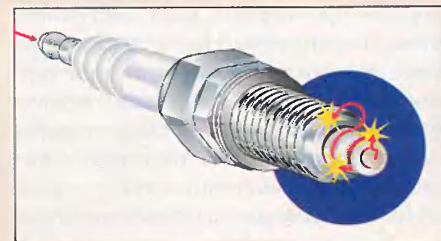


Рис. 2. Так «прыгает» искра по «Премиуму».



4
Brisk Premium LGS.



5
Brisk Premium TXS.



6
«Премиум» с вентиляцией...

ного электрода на первый поясок, отсюда (зарядив упомянутый конденсатор) – на второй и уже затем – на корпус свечи. Такой тройной прыжок происходит в доли микросекунды, и свеча выдает в каждом рабочем цикле три одновременные искры, возникающие всякий раз в новом месте и прокладывающие маршрут там, где количество молекул горючего оптимально. Разряды выдаются по всему контуру в пределах 360°. Известны и реальные цифры прироста мощности и экономии топлива – 1–2%... Специалист знает им истинную цену.

О других «премиумах». Вариант LGS – можно сказать, старейшина рода: от него пошли остальные. В нем искра всего одна, зато очень длинная, «поверхностная». Вариант TXS содержит дополнительный электрод на изоляторе и три привычных взгляду боковых – такая свеча при каждом цикле создает два разряда – поверхностный и воздушный. Модификация на фото 6 отличается тремя одновременными разрядами, как у ZS, а четыре отверстия в «массовом» электроде сделаны для улучшения терморегима свечи – поршень, подобно вентилятору, гоняет через них воздух. Что до цены, то она примерно в два раза выше, чем у обычного изделия.

– Искровой промежуток в свечах типа «Премиум» составляет миллиметра четыре. Какую же нужно иметь под капотом систему зажигания, чтобы под давлением пробивать зазор, вчетверо превосходящий обычный?

Самую обыкновенную. Дело в том, что наш «тройной прыжок» состоит из двух поверхностных разрядов и только одного воздушного! Электроды проводящие – их пробивать не нужно, а поверхность изолятора... тоже в какой-то степени проводящая – эдакий «полупроводник» из частиц нагара! Перед нами тот редкий случай, когда нагар в умеренных дозах не препятствует, а способствует искрообразованию. В результате получается, что «премиумы» требуют для нормальной работы всего лишь 22 киловольт... Для сравнения напомним, что та же «Самара» легко выдает 28 кВ – запас по напряжению более чем достаточен. А вот для старых автомобилей типа «Жигулей», не переоборудованных под современное зажигание, такие свечи не годятся.

Отмечу некоторые недостатки кольцевых свечей. Они недолюбливают холодные пуски мотора – меньше других этим страдает LGS. Кроме того, при частых и коротких пробегах есть вероятность того, что загрязнение свечи будет идти чересчур интенсивно.

– Являюсь убежденным сторонником дешевого газового топлива – существуют ли для него какие-то специальные свечи? Если да, то могут ли они нормально работать при переходе на обычный бензин?

Сжиженный газ LPG (Liquefied Petroleum Gas) дешевле бензина, но... При прочих равных условиях он пробивается при более высоких напряжениях, нежели бензин (рис. 3), а температура при этом выше (рис. 4). К тому же, как показывает практика, двигатель, пе-

реведенный на газ, плохо пускается на морозе. Поэтому специальные свечи для газа действительно существуют – взять, скажем, Brisk Silver (фото 7).

Вполне очевидно: если газ не хочет пробиваться, ему нужно помочь – например, сократить межэлектродное расстояние в свече до 0,55 мм. Конечно, это можно проделать почти на любой свече, но бездумное подтигивание элект-



7
Brisk Silver.



Рис. 3. Зависимость потенциала зажигания от межэлектродного расстояния и вида топлива.



Рис. 4. Зависимость температуры наконечника изолятора от нагрузки и вида топлива.

родов тут же приведет к неустойчивой работе двигателя – чрезмерно уменьшенных зазоров он, скорее всего, не примет. Оно и понятно – «слабая» искра может поджигать рабочую смесь «через раз», со всеми вытекающими последствиями. Для сохранения полноценного разряда в «Сильвере» применили искровой разрядник специальной формы – ребристый боковой электрод соседствует с тоненьким центральным. А чтобы свеча без проблем отходила положенные 20 000 км, центральный электрод сделан из серебра. Оно не испугается высоких температур и не превратит свечу в огарок. Само собой, «Сильвер» сможет работать и на бензине – перечисленные достоинства мешать ему не будут. Увы, цена подобной свечи примерно вдвое выше обычной.

НАША СПРАВКА

Потенциал зажигания – наименьшая разность потенциалов между электродами в газе, необходимая для возникновения самостоятельного разряда. Потенциал зажигания зависит от: природы и давления газа, материала и формы электродов, расстояния между ними.

ИСКРА ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ

ИМПОРТНЫЕ СВЕЧИ НА ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МОТОРЫ

ТЕКСТ / МАКСИМ САЧКОВ

Какой автолюбитель не хочет сделать своей машине (а заодно и себе) приятно? Например, поларить ей что-нибудь импортное... Не случайно так часто читатели спрашивают о применимости зарубежных фильтров, ремней, масел, колец и прочего. Это побудило нас один из семинаров посвящать взаимозаменяемости импортных и отечественных узлов. Решение «что выбрать» остается за вами, мы лишь подсказываем, «что подходит». Начнем со свечей: из искры возгорится пламя!

Львиную долю свечей зажигания на отечественные автозаводы и в запча-

сти поставяет ОАО «ЗАЗС» из Энгельса. Но производители не ограничиваются одним этим поставщиком — на новых машинах встречаются изделия ульяновского и уфимского предприятий. В некоторые регионы в запчасти попадает продукция других небольших фирм. Маркировка у всех российских производителей одинаковая, как и цена — 80–100 рублей за комплект. Зарубежные изделия дороже — 30–50 рублей за свечу. Импортные аналоги, наиболее распространенные на нашем рынке, — в таблице.

Обычно иностранные свечи попадают на прилавки уже с выставленным зазором между электродами, но перед

установкой на автомобиль все же обязательно сверьте данные на упаковке с инструкцией по эксплуатации (см. таблицу). Например, зазор для впрысковых «самар» или «десяток», указанный ВАЗом, — 1–1,1 мм, а импортные аналоги из магазина часто имеют 0,7–0,8 мм.

В продаже встречаются зарубежные изделия с маркировкой, отличной от приведенной в таблице. Дополнительные буквы или цифры говорят о применяемых материалах (мель, платина, иридий) или нескольких электродах. Такие детали дороже и долговечней, но сами по себе работу двигателя не улучшают.

13Р1



ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ И ИМПОРТНЫХ СВЕЧЕЙ ЗАЖИГАНИЯ								
Двигатель	ВАЗ-2103, 2106	ВАЗ-21213, 21083, 11113, МеМЗ-245	ВАЗ-2111, 21214	ВАЗ-2112	УЗАМ-331, 3317	ЗМЗ-402	ЗМЗ-406, 409	УМЗ-4178
Зазор между электродами, мм	0,5–0,6	0,7–0,8	1–1,1	1–1,1	0,8–0,95	0,8–0,95	0,7–0,85	0,8–0,95
Штатные свечи (ОСТ 37.003.081–98)	A17DB	A17DBP	A17DBPM	AV17DBPM	A20D	A14BP	A14DBP	A11
1. «Чемпион» (Champion)	N9YC	RN9YC	RN9YC	RC9YC	N3C	RL87Y	RN11YC	L86C
2. Эн-Джи-Кей (NGK)	BP6ES	BPR6ES	BPR6ES	BCPR6ES	B7ES	BPR4HS	BPR5ES	B4H
3. «Бриск» (Brisk)	L15Y	LR15YC	LR15YC	DR15YC	L14	NR17YC	LR17YC	N19
4. «Бош» (Bosch)	W7DC	WR7DC	WR7DC	FR7DCU	W7CC	WR8BC	WR8DC	W9AC
5. «Беру» (Beru)	14–7DU	14R–7DU	14R–7DU	14FR–7DU	14–6CU	14R8B	14R–8DU	14–9A
6. «Эй-Си Делко» (AC Delco)	42XLS	CR42XLS	CR42XLS	FR2LS	C41XL	CR425FS	CR425XLS	45F
7. «Эйкем» (Eiquem)	750LS	RC52LS	RC52LS	RC52LS	75LB	RC42S	RC32LS	502
8. «Аутолайт» (Autolite)	64	64	64	AP3924	393	275	65	416





НАСКОЛЬКО БЕЗОПАСНО ПЕРЕСАЖИВАТЬСЯ СЛЕВА НАПРАВО? КАК ОБВЕШИВАЮТ ПРИ ИНСТРУМЕНТАЛЬНОМ КОНТРОЛЕ? ПОЧЕМУ НАДО УСТУПАТЬ ДОРОГУ ТРАМВАЮ? ЭТИ ВОПРОСЫ ОБСУЖДАЕМ НА ОЧЕРЕДНОМ ЗАСЕДАНИИ СОВЕТА.

СМЯТЕНИЕ РУК

НАШ ЭКСПЕРИМЕНТ: РУЛЬ ПРАВЫЙ, РУЛЬ ЛЕВЫЙ



Откуда взялось деление на левый и правый руль, история умалчивает, по крайней мере, четкого однозначного ответа на этот счет не существует. Одна из самых красивых версий уходит во времена рыцарских турниров, когда всадники разъезжались друг с другом, оставляя противника слева. Так лучше удавалось прикрывать себя щитом, оставляя свободной вооруженную и наиболее развитую правую руку. Дескать, отсюда пошло классическое левостороннее движение.

Создатели первых автомобилей особенно не церемонились с месторасположением водителя, сажая его то в центре, то справа, то слева. Здесь, видимо, больше влияло компоновочное расположение тех или других органов управления. Автомобиль совершенствовался, ужесточались и правила поведения на дороге. Человечество почему-то разделилось на новое, сведя все мифы и легенды к зеркальному расположению органов управления.

Пока сильные мира сего думали над тем, запрещать или не запрещать правый руль, в дальних краях и областях уже выросло не одно поколение водителей, никогда не ездивших с левым рулем. И никто особенно не задумывался над тем, что у них иной сектор обзора, иначе работают руки, вестибулярный аппарат, и в этом «зеркальном королевстве» зачастую действуют несколько иные законы взаимодействия с автомобилем.

Большинство водителей утверждают: в принципе все равно, с каким рулем ездить, дескать, все это – дело привычки. Тем не менее мы решили поставить не-

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОСКРЕСЕНСКИЙ
ФОТО / КОНСТАНТИН ЯКУБОВ

Оначавшемся у нас соперничестве лево- и праворульных машин говорили в начале девяностых. Незаметно появившийся японский «секонд-хэнд» в восточных регионах постепенно вытеснял конкурентов, в том числе и отечественные машины, – он оказался не только дешевле и разнообразнее, но и более комфортным, высококачественным. Довольно быстро очередь дошла и до Центральной России. В верхах отреагировали – заговорили о повсеместном запрете автомобилей с правым рулем, чем вызвали бурю негодования на уже практически ставшим «неправильно-рульным»

Дальнем Востоке. Постепенно страсти улеглись, и все осталось по-прежнему: и нашим, и вашим.





большой эксперимент: собрать нескольких ездовых и посмотреть, насколько быстро они адаптируются, пересаживаясь из машины в машину с разным расположением органов управления. Добровольцы откликнулись быстро.

Полопытная группа оказалась весьма разношерстной и по стажу вождения, и по водительскому характеру. Кто-то вообще никогда не изменял левому рулю, кто-то пересел за правый сравнительно недавно. Профессионалам на этот раз была отведена роль наблюдателей – они лишь фиксировали ошибки водителей.

Эксперимент включал несколько заданий: ознакомительное движение по обычным дорогам, а затем езду по специальной трассе с размеченными узкими «коридорами», а также «змейкой». Причем сначала передним, а потом и задним ходом. Фактор времени решили считать второстепенным –

слишком уж разной оказалась манера езды у наших подопечных. По тем же соображениям праворульную механику, которую удалось найти с большим трудом, заменили «японкой» с автоматом – «Калдиной».

Посмотрим, кто же будет собраннее и точнее в этом довольно несложном, на первый взгляд, эксперименте.

ПРАВЫЙ, ПОЕХАЛИ

Миша – владелец «Калдины». Водительский стаж – девять лет, за это время поездил на многих моделях ВАЗа, включая переднеприводные. Праворульным авто управляет последние полгода. По натуре человек уравновешенный, начисто лишенный «духа соревновательности». Его основной принцип на дороге – спокойствие и размеренность во всем.

Нап первый выезд на «родном» для него автомобиле. Под неторопливую

беседу спокойно движемся по дороге. Ошибок практически никаких, если не считать слишком вольного обращения с осевой – левая сторона «Калдины» довольно часто оказывается на ее границах. Из разговора выясняется, что наибольшая проблема адаптации как раз именно в этом и заключалась – трудно было правильно выбрать полосу движения. Потом привык.

Столь же неторопливо за 3 мин 40 с мы проезжаем размеченную трассу, где Михаил сбивает лишь один конус и то при движении задним ходом. Выбранная им тактика логична – движение назад только по наружным зеркалам: «чтобы не крутить головой в неудобную сторону».

Далее Борис. На автомобилях ездит несколько десятилетий – как-никак один из старейших работников журнала. На праворульную же «Тойоту» пересел два с половиной года назад

и проехал на ней уже без малого 90 тыс. км. Характерец у «старой гвардии» еще тот: то ему не нравится, как выставлены конусы, то отказывается ехать по ознакомительному маршруту, желая сразу отправиться на зачетную трассу. Все же отправляемся в путь.

Невзирая на возраст, водитель гораздо активнее первого – он все время что-то пробует, экспериментирует. Тем не менее мне ничего не остается, как зафиксировать столь же вольное обращение с разделительной и схожую с предыдущим коллегой любовь к езде посередине дороги.

На трассе и того интереснее. Несмотря на то, что здесь затрачено всего 2 мин 26 с, сначала левой стороной сбит один конус при движении вперед, а затем, запутавшись при движении задним ходом, еще шесть. Общий итог: нет достаточного чувства левого габарита, хотя отметим, что длинный универсал в этом смысле тоже не подарок.

Дмитрий. Для него правый руль – событие, за двадцать с лишним водительских лет он оказался за ним в первый раз. Педант и аккуратист, к тому же поклонник больших авто, поэтому в «Калдину» вживается быстро. Удивительно, но на первых километрах маршрута не испытывает никаких проблем с ориентацией в пространстве, зато долго путается в подрулевых переключателях и перенастраивает «... совершенно идиотски расположенное» внутрисалонное зеркало. Дмитрий идеально проезжает маршрут, но на трассе пять сбитых конусов и 4 мин 27 с затраченного времени. Итог таков: машину почувствовал быстро, но в сложной ситуации подвели непривычные габариты и путаница при движении задним ходом. Водитель никак не мог решить, куда смотреть – в заднее стекло или зеркала.

Андрей. Стаж 10 лет. Довольно долго ездил, пересекаясь с левого руля на правый и наоборот. Последние три года водит редакционные машины с обычной ориентацией органов управления. По натуре холерик и оптимист, активно утверждающий, что располо-



жение рулей и педалей для него несущественно. Действительно, по разминочному маршруту он проезжает быстрее всех и практически без ошибок. В поворотах его даже приходится одергивать, чтобы не лихачил, тем не менее придираться вроде бы не к чему.

На трассе Андрей из всех сил старался ни на что не наехать, а в результате по времени получилось многовато (5 мин 54 с) и один конус все же зацепил при движении задним ходом. В общем, медленно, но надежно.

ЛЕВЫЙ, НА СТАРТ

Только что купленный редакцией «Форд-Фокус» оказался весьма кстати. Незамедлительно сажаем в него последнего из наших подопытных.

Андрей. Манера езды не изменилась, вот только поехали мы как-то напористее и быстрее. Очень показательный результат: 2 мин 44 с на трассе и два сбитых конуса из-за явной переоценки собственных возможностей. Разница впечатляет.

Дмитрий. Он не стал рисковать и в более привычном автомобиле, потратив 5 минут на трассу и уложив всего два конуса при движении задним ходом. В целом и здесь улучшение, хотя и не столь явное. Тем не менее чувствуется возросшая уверенность и лучшее чувство габаритов.

С нашими «праворульниками» несколько иная ситуация. На обычных дорогах поехали смело, надежно, главное, не злоупотребляя шириной дорожного полотна. А вот на трассе под-

качало чувство правого габарита. Оба на «змейке» оставляли слишком маленький зазор до конусов.

Результат: Михаил – 3 мин 25 с и четыре сбитых конуса, Борис – 3 мин и восемь пострадавших. В этих условиях весьма пагубно проявляется возникающее раздвоение: какую же сторону автомобиля принять за точку отсчета?

ЗА ДВУМЯ РУЛЯМИ ПОГОНИШЬСЯ...

Анализируя результаты, мы даже не намекаем на то, чтобы отказываться от правого руля. Ни в коем случае. Экономическая ситуация и сложившиеся реалии пока этому не способствуют. Но это вовсе не значит, что не следует разобратся в тонкостях и нюансах поведения человека за рулем нетрадиционных для России автомобилей. Чтобы анализ был глубоким и доскональным, нужны недели опытов, бригада психологов и т. д. Но даже без этого стоит, наверно, задуматься над тем, что какие-то ощущения, заложенные почти на генетическом уровне, укоренились в нас гораздо глубже, чем может показаться на первый взгляд. Если у человека в период обучения вождению автомобиля закрепился «в подкорке» определенный механизм взаимодействий с машиной, то подсознательно он будет придерживаться его очень долго. Конечно, водителя можно переучить, заставить делать все иначе, вот только насколько новые знания сумеют потеснить старые? Вопрос сложный. Наш небольшой эксперимент свидетельствует: даже спустя довольно продолжительное время полностью слиться с другим расположением органов управления удастся далеко не всем. Более того, нарушаются привычные взаимосвязи, что вызывает путаницу не только в голове, но и действиях водителей. А это уже повод к размышлению.

РЕЗУЛЬТАТЫ ЗАМЕРОВ ЗР

Параметры движения		Водители			
		Михаил	Борис	Дмитрий	Андрей
Правый руль	Время на трассе	3 мин 40 с	2 мин 26 с	4 мин 27 с	5 мин 54 с
	Сбитые конуса вперед/назад	0/1	1/6	1/4	0/1
Левый руль	Время на трассе	3 мин 25 с	3 мин	5 мин	2 мин 44 с
	Сбитые конуса вперед/назад	1/3	2/6	0/2	1/1

ЧЕЙ КИЛОГРАММ ТЯЖЕЛЕЕ?

НА ПИКАХ МОСКВЫ ОБВЕШИВАЮТ И АВТОМОБИЛИ, И ИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ

ТЕКСТ / ИРИНА АНДРЕЕВА

О том, что безопасность, помимо прочего, зависит и от технического состояния автомобиля, знают все. Американцы со своей передовой автомобильной техникой утверждают, например, что по этой причине у них случается каждое пятое ДТП! Так что техосмотры – дело, бесспорно, необходимое: по мнению западных экспертов, они позволяют снизить количество жертв в авариях на 10%! Не мы это придумали: правовые основы регулярного ТО заложены в подписанных и нами Венской конвенции о дорожном движении (1968) и Венском соглашении о единообразных условиях периодических ТО и их взаимном признании (1997).

Но это – из области теории. А на практике другое. Тех, кто сталкивается с техосмотром в России, особенно с его печально известной разнovidностью под именем «инструментальный контроль», иной раз посещает крамольная мысль: а кому это нужно? Наш эксперимент показал: разница в результатах измерений одних и тех же параметров на одном и том же оборудовании может превышать все мыслимые пределы погрешности! Хотя все ПИКи, которые мы посещали, располагали свидетельствами «Ростеста» о метрологической поверке приборов...

БЕГ ПО КРУГУ

Первая попытка. Пункт инструментального контроля Юго-Западного округа Москвы в Ясенево (фото 1). И первая неудача: приборы показали, что удельная тормозная сила рабочей тормозной системы шестилетнего «Опеля-Астры» всего 0,45 (вместо положенной по ГОСТу 0,59).

Вторая попытка: фирменный сервис «Дженерал моторс» (фото 2), эффективность тормозов – 0,84, что значительно выше нормы. Вместе с распечаткой возвращаюсь на ПИК в Ясенево за полагающимся исправной машине талоном. Но там над распечаткой с сервиса... посмеялись: мол, «у них стенд площадочный, а по ГОСТу тормоза поло-

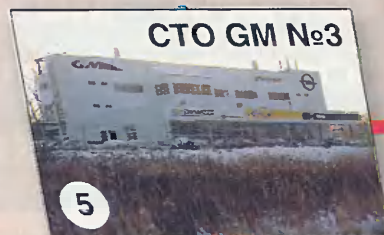
жено проверять на роликовом». И проверили – на том же стенде, что и накануне. Он показал, что сумма тормозных сил снизилась с 5570 до 5040 Н (почти на 10%), а масса автомобиля с его хозяйкой, аптечкой, огнетушителем и знаком аварийной остановки увеличилась с 1260 до 1320 кг (почти 5%). Соответственно и удельная тормозная сила составила 0,39 вместо вчерашних 0,45.

Откуда же взялись лишние килограммы? По словам контролеров, дело было в... мешке картошки в багажнике: ох и остроумные ребята на этом ПИКе! Правда, искать мешок они отказались, а поскольку стенд массу по осям не показывал, то где именно находилась «картошка», выяснить не удалось. Могла, например, и под педаль закатиться...

Третья попытка. Еду еще на один техцентр «Джи-Эм» (фото 3), уже с роликовым стендом: общая тормозная сила составила 8040 Н, удельная – 0,75 (ура, снова прохожу!), а масса (с мастером, аптечкой, огнетушителем и знаком аварийной остановки) – 1090 кг. Отправляюсь в ОТОР-1 (фото 4). И что же – через полчаса техосмотр пройден и даже талон получен! Однако все испортило излишнее любопытство – я попросила распечатку. И тут выяснилось, что стенд, на котором автомобиль только что проверяли, не подключен к принтеру. А соседний показал, что те же самые тормоза неисправны (общая тормозная сила составила 6510 Н, удельная – 0,53). Талон у меня тут же отобрали: сначала, мол, проверяли машину на неисправном стенде!

Было от чего прийти в ужас. По мнению сотрудников ПИКа и ГАИ, я разъезжаю по городу без тормозов, а ра-

ботники «опелевского» техцентра считают меня чокнутой по другой причине – ищет тетка неисправности там, где их нет. Ночью мне снился кошмар про отказ тормозов, а также про снятие номеров за езду без талона. Тогда я отправилась еще на одну СТО (фото 5): решила обновить все, что можно – передние и задние колодки, диски, барабаны, цилиндры, тормозную жидкость, что мне обошлось в круглую сумму, эквивалентную \$400. Заодно обзавелась текстом ГОСТа Р 51709-2001 и засела его изучать.



НАША СПРАВКА

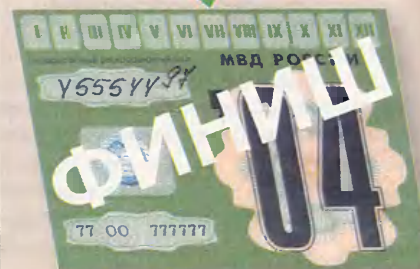
Удельная тормозная сила H_m рассчитывается по формуле:

$$H_m = \Sigma P_m / Mg, \text{ где}$$

ΣP_m – сумма тормозных сил P_m на колесах, Н;

M – масса автомобиля, кг;

g – ускорение свободного падения, m/c^2 .



Ознакомившись с этой замечательной книжицей, я поняла, что условия проверки тормозов то и дело нарушаются. Замеры выполняют без пассажира на переднем сиденье, датчик усилия на педали тормоза не используют, давление в шинах никто не проверяет, а привести колеса в чистое и сухое состояние невозможно при всем желании – на стенд приходится заезжать прямо из лужи перед воротами. Но ГОСТ есть ГОСТ, и я решила добиться условий, максимально приближенных к «уставным».

Очередной замер с новыми дисками-колодками-цилиндрами-барабанами проходил в присутствии представителей ГУП МГСТК – Московско-

го городского совета по техническому контролю – организации, отвечающей за работу ПИКов. Они посетили ясеневский пункт и вроде бы пытались соблюсти все требования: проверяли давление в шинах, ждали, пока растает забившийся в протектор снег и высохнут колеса, настраивали датчик усилия на педали, который долго не хотел коммутироваться со стендом, сушили колодки и т. д. Подготовительные процедуры заняли два с половиной часа, а результат оказался... хуже некуда. Общая тормозная сила составила 5160 Н, уменьшившись на 21% по сравнению с предыдущим замером на том же стенде. Видимо, во всем виноваты новые диски и колодки!

О БЕДНЫХ ПРИБОРАХ ЗАМОЛВИТЕ СЛОВО

Попытка последняя. ПГТО «Знак» на Ленинградском проспекте (фото 6), по словам местных автомобилистов, недавно оснащен новеньким оборудованием. И – ура, ура! – результаты проверки здесь оказались сходными с теми, что показывал тормозной стенд в фирменном техцентре, причем еще до замены деталей! И тормозные усилия, и вес машины, оказывается, были в норме! Обратись мы с «Опелем» сюда с самого начала, избежали бы затрат на новые диски-колодки-барабаны, не говоря уже о погибших безвозвратно первых клетках.

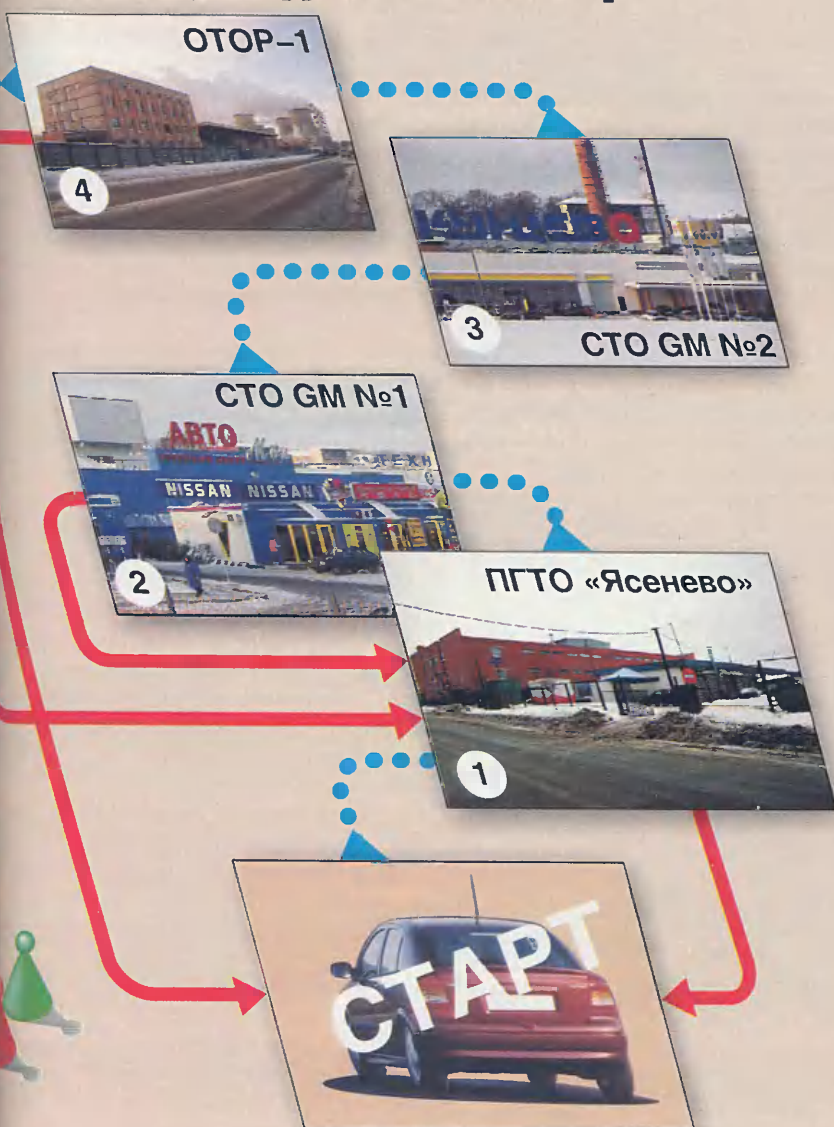
А стенды на ПИКе в Ясенево и в ОТОР-1, выходит, просто бессовестно врут...

Этот наш маленький эксперимент всего лишь подтверждение простой мысли, что успешный техосмотр зависит не только от исправности автомобиля, но и оборудования, на котором его проверяют. Правда, за техническое состояние автомобиля в ответе автовладельцы, а вот за средства диагностики отвечать, похоже, некому.

В отличие от фирменных иномарочных техцентров, которые могут обслуживать те же тормозные стенды у фирм-производителей, владельцы ПИКов об этом, скорее всего, и не думают – дорого. Они хоть и проводят государственный техосмотр, но предприятия это частные, разве что талон ТО выдает прикомандированный сотрудник ГАИ. Остается гадать, в каком состоянии пребывают стенды, кем и как ведутся регламентные работы и ведутся ли вообще.

Выходит, не помешало бы инвентаризация всего ПИКового хозяйства с привлечением производителей для оценки состояния оборудования. Дорого? Но тот же ГУП МГСТК получает с каждой машины по 5% наших кровных, уплаченных за диагностику. Если за год в столице инструментальный контроль проходит, скажем, 500 тыс. машин, приличная сумма набегает – около 250 тыс. долларов. Можно, наверное, раскошелиться на проверку оборудования, от точности которого зависит безопасность на дороге! Во всяком случае, здесь что-то надо делать радикальное, а то, глядишь, в России умудрятся дискредитировать разумную и годами проверенную в мире систему инструментального контроля.

Игра «Пройди техосмотр»



КУДА ВЕДУТ ТРАМВАЙНЫЕ ПУТИ

НАРОДНЫЕ ПДД

ТЕКСТ / ДМИТРИЙ МИТРОШИН

Сегодня мы продолжим разговор о непростых взаимоотношениях между автомобилями и трамваями в процессе дорожного движения. В прошлом номере ЗР мы уже отмечали, что российские ПДД не предусматривают четких норм для всех возможных здесь случаев, а это способствует возникновению аварийных ситуаций, перерастающих порой в «разборки» при участии сотрудников ГИБДД, а то и в суде.

ИСТОКИ В ПРОШЛОМ

Вообще-то, в большинстве стран мира Правила специально не оговаривают порядок движения по трамвайным путям. Сначала конку, а потом и трамвай считали равноправными участниками дорожного движения и выделять их среди пешеходов или конных «коллег» надобности не было. Позже, с развитием техники и ростом плотности городского населения возникла необходимость каким-то образом регулировать их взаимоотношения. Одним из решений, исключающим конфликты между рельсовым и остальным транспортом, стало инженерное отделение трамвайных путей от проезжей части. В случаях же, когда пути прокладывали в одном уровне с проезжей частью, трамвай подчинялся тем же Правилам, что и другие участники движения.

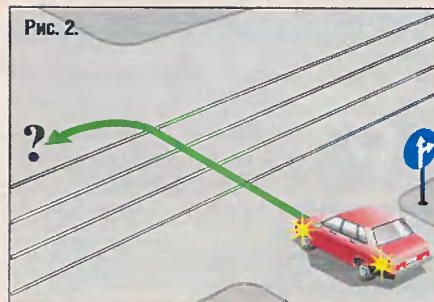
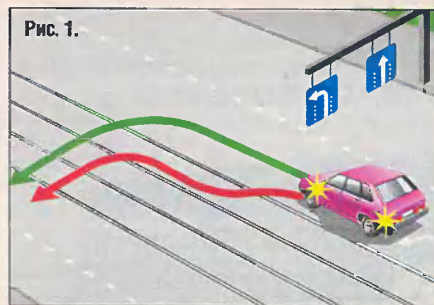
Трамвайные пути в этом случае – равноценная составляющая проезжей части, по которой разрешено движение. Если, скажем, автомобилю надо повернуть налево, водитель, выполняя общее требование, занимает крайнее левое положение на проезжей части, то есть на трамвайных путях попутного направления. Развернуться, обогнать, объехать препятствие – для всех этих маневров используют попутные трамвайные пути. Если же по каким-либо причинам выезд на них надо запретить, применяют соответствующие дорожные знаки и разметку.

ЧУЖАЯ КОЛЕЯ?

У России всегда был свой «особый» путь, не исключая и отличного от других стран межрельсового расстояния

(колеи). Наверно, поэтому российские ПДД содержат и громоздкие формулировки, оговаривающие случаи, когда на трамвайные пути выезжать разрешено, а когда нет. По сути, все эти требования заложены и в Правилах движения других стран, но, что называется, по умолчанию. В нашем варианте это привело к тому, что водители зачастую не знают, можно ли в конкретной ситуации выезжать на трамвайные пути. Иногда не делают этого даже тогда, когда Правила того требуют.

Характерный пример. Пункт 8.5 ПДД обязывает выполнять поворот налево с трамвайных путей попутного направления, если знаки 5.8.1 или 5.8.2, указывающие направления движения по полосам, или «стрелы» соответствующей разметки 1.18 не предписывают порядок движения (рис. 1). На самом же деле порой приходится видеть иную картину: там, где нет знаков или разметки, водители поворачивают налево не со свободного трамвайного пути, а с ближней к нему полосы, затрудняя другим водителям движение в прямом направлении. А если особенности перекрестка таковы, что требуют регулировки движения по полосам (знаками или разметкой), то обязательно кто-то найдет и выедет на трамвайные пути, преградив путь трамваю и закупорив тем самым весь перекресток.



Что уж говорить про водителей, которые умудряются обгонять трамвай слева. Такие маневры, кстати, нередко приводят к довольно комичным ДТП: не успевая закончить обгон перед навигирующим навстречу трамваем, автомобиль оказывается зажатым между «двух огней».

РИСКОВАТЬ НЕ СТОИТ

Эта ситуация (рис. 2) не так уж редко встречается на городских магистралях. Можно ли водителю автомобиля повернуть налево на этом перекрестке? Оказывается, можно. Вопреки логике, которой руководствовались организаторы движения, устанавливая знак 4.1.4 «Движение прямо или направо», поворот налево не запрещен. Чтобы это осмыслить, вспомним некоторые нормы ПДД. Знак, согласно приложению 1 к Правилам, распространяет свое действие на пересечение проезжих частей, перед которым он установлен. Вместе с тем, пункт 1.2 говорит о том, что проезжая часть – это элемент дороги для движения безрельсовых транспортных средств. Именно из этого определения следует, что трамвайные пути не считаются проезжей частью, поэтому, даже если по ним и разрешено движение безрельсовых транспортных средств, они формально приравниваются к разделительной полосе. А это значит, что у данной дороги на самом деле две проезжие части, а знак 4.1.4 распространяется только на ближнюю из них.

Так как же быть, если действительно необходимо запретить поворот налево? Теоретически – установить соответствующий знак перед следующим пересечением, то есть, условно говоря, перед (или над) самым дальним от водителя автомобиля рельсом. Практически осуществить это нелегко, а зачастую невозможно. Тем не менее, столкнувшись с подобной ситуацией на дороге, лучше все-таки воздержаться от поворота налево – видимо, были веские основания его запретить. Да и не исключено, что остановивший вас инспектор ДПС предложит изложить ваши (нудные на его взгляд) доводы группе разбора или, если хотите, суду и «оформит» вас по статье 12.16 КоАП РФ.



ТОННЕЛЬ ПОД ЛА-МАНШЕМ В КОНЦЕ 20-Х,
«ЧЕБУРАШКА» 70-Х, РАДУЖНЫЕ ОЖИДАНИЯ 2002-ГО...
ЗНАЯ ДЕНЬ ВЧЕРАШНИЙ, МОЖНО СОСТАВИТЬ ПРОГНОЗЫ
НА ЗАВТРА, ЧТО МЫ И ДЕЛАЕМ В НАЧАЛЕ РУБРИКИ.

СУЖДЕНЫ НАМ БЛАГИЕ ПОРЫВЫ

РОССИЙСКИЙ АВТОПРОМ: ИТОГИ ГОДА 2002-ГО И ПРОГНОЗЫ НА ЗАВТРА

ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

Год назад подобный материал был выдержан в других – совсем мажорных тонах. Еще бы: производство легковых автомобилей на крупнейших отечественных автозаводах росло быстрыми темпами, а впереди ожидалась «знаковые» для нас события – пуск завода «Форд» в Ленинградской области и начало сборки на СП «Джи-Эм-АвтоВАЗ» вседорожника «Шевроле-Нива»... Предприятия заработали точно в срок, выдают «на-гора» продукцию, но, пожалуй, это и все радостные события ушедшего года. В остальном 2002-й иначе, как провальным, для автопрома не назовешь.

УРОКИ

А прогнозы были самыми оптимистичными. В соответствии с планами заводы обещали выпустить 197 тыс. грузовиков (на 13% больше, чем в 2001-м!), 1044 тыс. легковых автомобилей (рост – почти 3%) и 67 тыс. автобусов (больше на 18%). Уже к концу первого полугодия стало ясно, что расчеты маркетологов, мягко говоря, завышены: спрос на отечественную автотехнику начал отставать от предложения. Но заводы упорно держали темп. К августу все склады были затоварены.

Что же произошло? В качестве одной, чуть ли не главной причины эксперты называют экспансию на российский рынок подержанных иномарок (их за год, в ожидании новых пошлин, завезли около 500 тысяч). Как бы то ни было, из-за резкого падения продаж к концу года почти все крупные отечественные автозаводы остановили производство. В итоге за год сделали куда меньше, чем планировали: грузовиков 173,5 тыс. (99% от прошлого года), легковых автомобилей – 981 тыс. (95,7%) и только по автобусам план перевыполнен – 67,3 тыс. (+18%).

Правда, и тут обозначились тревожные тенденции.

– Рост производства и продаж автобусов пришелся исключительно на недорогие городские модели ГАЗа и УАЗа, изготовители же сравнительно дорогих городских и междугородных автобусов, наоборот, выпуск сократили, – разъясняет заместитель генерального директора «Автосельхозмашхолдинга» Александр Ковригин. – То же самое и с легковыми автомобилями. Вдвое увеличил показатели «Ижмаш-Авто», есть рост у завода малолитражных автомобилей КамАЗа и у СеАЗа, иными словами, хорошо продаются автомобили ценой до 4,5 тыс. долл. («Ока», классические модели ВАЗа, «Ода»). Видимо, правомерно говорить, что потребитель готов мириться с качеством российских автомобилей, если они находятся в этой ценовой нише. Продажи современных (и дорогих среди отечественных) автомобилей «десятого» семейства упали заметнее, чем других, – почти на 15%, при том, что на древнюю «семерку» спрос вырос на 23%, «пятерку» – на 14%!

И все же при выборе более дорогих, чем названные выше автомобили, цена уже не играет главенствующей роли. На первый план выходят качество и надежность. Обратимся к фактам. В 2002 году средняя цена подержанной иномарки семи лет отроду на российском рынке составляла около 8 тыс. долл., новой – 20 тыс. долл., иномарки, собранной в России, – 19 тыс., а машины, выпущенной на АвтоВАЗе, – 4,2 тыс. При такой вроде бы большой разнице в цене импортных машин (новых и подержанных) продано всего на 40% меньше, чем наших! Более того – в 2002 году впервые у нас на покупку иномарок россияне потратили в сумме больше, чем на отечественные машины. Для российских производителей это – тревожный сигнал. Причем



«В 2002 году на покупку иномарок россияне впервые потратили в сумме больше, чем на отечественные машины. Для отечественных производителей это – тревожный сигнал».

такая тенденция может сохраниться и в 2003 году.

ЗДРАВСТВУЙ, «ЖЕЛЕЗНЫЙ ЗАНАВЕС»!

Как ни странно, Минпромнауки продолжает планировать рост выпуска легковых автомобилей в России и в 2003 году. «В случае благоприятного развития экономики страны, если не будет серьезных срывов, он может составить 6%, а грузовиков – 5%, – сообщили нам в министерстве. – Должно быть выпущено более 1,1 млн. легковых и около 185 тыс. грузовых автомобилей – в любом случае больше, чем в 2002 году».

Основания для оптимизма, можно сказать, на поверхности: чтобы защитить отечественного производителя, Минпромнауки предлагает уравнивать таможенные пошлины для юридических и физических лиц при ввозе иномарок в возрасте от трех до семи лет. Это приведет к росту платежей примерно в 2,5 раза и сделает ввоз подержанных машин просто нерентабельным. Пока физические лица платят пошлину в размере 0,85 или 1,4 евро с «кубика» в зависимости от объема двигателя, а юридические – совокупный таможенный платеж, который складывается из пошлины (25% от стоимости), сбора (0,15% от стоимости), акциза (от 10 руб. за 1 л. с.) и НДС (20%). Более того, рассматривается вопрос о повышении с 25 до 35% таможенных пошлин на новые иномарки.

– Мера вынужденная, но необходимая, – считает А. Ковригин. – Если этого не сделать – судьба отечественных производителей безрадостна. Тот же АвтоВАЗ, по нашим прогнозам, за год сократит производство еще на 5–7%.

Кстати, поднять таможенные барьеры призывают не только наши автозаводы, но и иностранные компании, которые уже пришли в Россию или хотели бы это сделать. Сегодняшние пошлины невыгодны для потенциальных инвесторов; куда проще ввозить новые автомобили. Тем более, что все решения о новых таможенных пошлинах – как на легковые, так и на грузовые автомобили, – правительство почему-то принимает... сроком на 9 месяцев. Для потенциального инвестора это издевательство. Он вложит средства, а через полгода новое правительство легко изменит правила игры – и прошайте, денежки? По зарубежному опыту, подобные сроки устанавливают не менее чем на пять лет, причем часто – законом.

Чтобы успокоить автолюбителей, скажем, что документ о повышении подготовлен, но дата его подписания неизвестна. Может быть, это будет весной, а может, и не случится никогда...

– Предыдущее постановление обсуждали почти полтора года; это и «возрождение» рынок, – считает Александр Ковригин. – Такие решения или надо принимать сразу, или не принимать, но никак не размышлять годами. Это приводит только к ажиотажному спросу на иномарки. Естественно, жесткие меры могут вызвать и резкое недовольство значительной части насе-

ления, особенно в районах Сибири и Дальнего Востока, где конкурентов поддержанным иномаркам нет вовсе.

– Правительство должно выработать четкую политику, а не метаться из стороны в сторону, – уверен заместитель

гендиректора «АСМ-холдинга». – Или оно стоит исключительно на точке зрения потребителя, или заботится о сохранении своего производителя, привлечении инвестиций и т. д. Окончательно угробить автопром несложно, но надо помнить, что это – 650 тысяч работающих (без смежных производств), 31% всего объема машиностроения (включая «оборонку»), свыше 4% доходов госбюджета.

Потребителя таможенные барьеры, конечно, не радуют. Только выхода, пожалуй, иного нет. Через жесткие защитительные меры прошли за последние десятилетия Китай, Индия, другие страны... Требуется одно: решимость правительства пойти на непопулярные меры – и обязательно в комплексе с законами, которые не дадут нашим заводам поднимать цены без принципиального улучшения качества продукции. Механизмов поддержки автопрома много – главное, чтобы был эффект. Тогда еще можно потерпеть...

Р. С. Пока же парламентарии предлагают замечательный способ вывести автопром из сложившейся ситуации: «продумать возможность закупки легковых автомобилей у отечественных предприятий с последующей передачей их лицам, в отношении которых Россия несет государственные долговые товарные обязательства». На эти цели в федеральном бюджете на 2003 год надо всего лишь предусмотреть 1,5 млрд. рублей. Или чуть больше. Вот это выход! Только с экономикой он ничего общего не имеет; это – из области благотворительности за ваши с нами счет.

[ЭП]

ПРОИЗВОДСТВО ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В 2002 ГОДУ

	2002	2001	%
Всего	980 843	1 024 608	95,7
ОАО «АвтоВАЗ»	702 966	770 230	91,3
В том числе:			
ВАЗ-21043	44 691	53 639	83,3
ВАЗ-21053	23 487	20 583	114,1
ВАЗ-2106	113	48 242	0,2
ВАЗ-2107	131 196	107 038	122,6
ВАЗ-21083	10 096	11 589	86,9
ВАЗ-21093	68 988	87 238	79,1
ВАЗ-21099	74 326	82 669	89,9
ВАЗ-2110	81 404	95 438	85,3
ВАЗ-21213(4) «Нива»	65 261	71 317	91,5
ВАЗ-21103	36 657	33 816	108,4
ВАЗ-2111	38 584	46 316	83,3
ВАЗ-2112	58 371	50 109	116,5
ВАЗ-2114	3104		
ВАЗ-2115	50 174	45 867	109,4
Опытное производ- ство (ОПП)	16 541	16 369	101
ПСА «Бронто»	827	1300	63,6
АО «Ижмаш-Авто»	65 751	31 745	207,1
ООО «РосЛада»	42 357	39 440	107,4
ОАО «ГАЗ»	65 648	80 692	81,4
В том числе:			
ГАЗ-3102	8805	9185	95,9
ГАЗ-3110	56 823	71 165	79,8
ГАЗ-3111	20	342	5,8
ОАО «УАЗ»	34 027	35 302	96,4
ОАО «КамАЗ»	38 500	37 837	101,8
ОАО «СеАЗ»	19 435	18 701	103,9
ЗАО «Автотор»	5791	4914	117,8
ООО «ТатАЗ»	2595	1498	173,3
ОАО «Москвич»	–	810	
АООТ «АвтоФрамос»	70	–	

На правах рекламы

УВЕРЕННОСТЬ В СВОИХ СИЛАХ!

В сознании большинства людей крепко отложилось мысль, что импотенция неизлечима и поэтому, как это ни прискорбно, рано или поздно с ней придется смириться. Это заблуждение связано с тем, что долгие годы с нарушениями эрекции боролись малоэффективными лекарствами. Между тем нужно помнить, что в большинстве случаев ослабленную половую функцию можно поддержать. Недавно в аптеках появился препарат Импаза, предназначенный не только для стимулирования эрекции, но и для длительной стабилизации потенции. Разработан Импаза специалистами российской компании «Материя Медика». Особенность действия нового препарата обусловлена его составом. Импаза содержит в сверхмалых дозах особые белки-антитела, которые способны

восстанавливать нормальное кровообращение в сосудах половых органов. В результате этого сосуды вновь приобретают гибкость и эластичность, а их кровенаполнение происходит непосредственно при сексуальном стимулировании. Импаза – современное, эффективное и одновременно (вследствие крайне малых дозировок) безопасное средство. При однократном использовании (таблетка за 2 часа и за 1 час до полового акта) оно оказывает стимулирующее действие. Курсовое применение (по таблетке через день в течение 8-12 недель) повышает эффективность лечения до 60-85%, стабилизирует потенцию и дает шанс в дальнейшем жить полноценной половой жизнью без применения каких-либо медикаментов.

Консультации по медицинскому применению препарата вы можете получить по телефону: (095)917-09-71 с 10 до 17.30 по рабочим дням. www.impaza.ru

Рег. № 000374/01 2001 МЗ РФ

2/2003

137

«МЕРСЕДЕС» НЕ ПОКУПАЮТ НА УГЛУ И НА БЕГУ

Наш гость – руководитель отдела продаж и маркетинга легковых автомобилей «Мерседес-Бенц» ЗАО «Даймлер-Крайслер Автомобили Рус» Михаэль ЗАЙДЕЛЬ.



ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

– Ваше недавнее назначение, по всей видимости, связано с новым подходом компании к работе на российском рынке. Каковы здесь позиции марки и какими видятся вам ее перспективы?

– Хочу напомнить, что автомобили «Мерседес-Бенц» поставляют в Россию уже более ста лет, и для нас всегда было очень важно сохранять партнерские отношения с вашей страной. Даже в те годы, которые у вас называют «застойными». А в начале 90-х мы одними из первых начали строить в России сервисную сеть, причем не только в столице. 2002 год стал очень важным – можно сказать, компания перешла на качественно новый уровень работы: введена система генерального импорта и реструктуризирована дилерская сеть (что потребовало немалых инвестиций), преобразованы все бизнес-процессы. Мы взяли на себя ряд дополнительных функций, например, активно вводили международные стандарты для дилеров. Они теперь работают по единому прайс-листу, для всех официальных дилеров по марке «Мерседес-Бенц» действует единая концепция «Автодом будущего». Словом, в России заработала современная система маркетинга, которая уже апробирована в других странах. Видимо, когда меня направляли сюда, учли мой предыдущий опыт в странах Восточной Европы.

– Но все-таки 2002 год в России выдался для «трехлучевой звезды» не слишком благоприятным...

– В прошлом году, как я уже сказал, мы работали над реформированием системы сбыта. Это было стратегическое решение, цели достичь кратковременного результата не ставилось. Гораздо важнее, что заложена основа для дальнейшего роста. Мы считаем, главное – это предложить продукт в нужное время, в нужном месте и по нужной цене – только так можно добиться успеха. Хочу обратить ваше внимание на то, что в прошлом году «Мерседес» Е-класса как новый продукт был дефицитным во многих странах мира. Теперь, когда в России

оптимизирована работа сбытовой и сервисной сети, мы готовы предложить его в нужном количестве. И при этом должны предоставить клиенту пакет услуг (программу кредитования, страхования, обслуживания и т. д.), который не уступит тому, что он мог бы получить в Германии. «Мерседес» – не тот товар, который покупают где-то на углу, на бегу. Покупка такого автомобиля – событие в жизни, и мы хотим, чтобы оно было ярким и имело прекрасное продолжение.

Что касается продаж... В ближайшие годы мы рассчитываем на их значительный рост. В любом случае в 2003 году намерены продать больше 3000 автомобилей.

– Какие новинки попадут в ближайшее время к нам в страну?

– Их немало. Зимой у дилеров уже появились значительно модернизированные, оснащенные новыми, современными двигателями полноприводные автомобили. Я говорю о вседорожниках М- и G-классов, а также полноприводной версии автомобиля S600 «Би-турбо». Это сегодня самый мощный лимузин в своем классе.

Весной предложим покупателям новинки Е-класса. В Европе сейчас в большой моде новый универсал, рассчитанный на тех, кто предпочитает активный отдых. Надеюсь, эта мода укоренится и в России.

Мы собираемся привлечь новых клиентов, предложив автомобиль «Мерседес» С-класса всего за 29 990 евро, причем дополнив это предложение интересным вариантом кредитования – под 9,9%.

Осенью-зимой наш модельный ряд пополнится несколькими полноприводными новинками, причем во всех классах. Кроме того, клиентам будет предложен продукт, который раньше позиционировали только для стран с теплым климатом, – CLK-кабриолет. Его мировая премьера состоится на Женевском автосалоне в марте, и вскоре после этого он появится у российских дилеров. Рассчитываем на успех.

– Что еще покажет «Мерседес-Бенц» на автосалонах в Женеве и Москве?

– В Женеве после успешной детройтской премьеры мы впервые покажем в Европе универсал Е-класса, расширенную и обновленную палитру автомобилей от AMG. К сожалению, пока я больше ничего не могу сказать – ждать осталось недолго. А на нашем стенде в августе в Москве мы покажем все те модели, на продвижении которых делаем упор: обновленный S600, CLK-кабриолет, новинки от AMG. Тут я тоже хотел бы обойтись без подробностей, пусть это пока останется нашим сюрпризом.

– Г-н Зайдель, вы работали во многих странах мира и можете сравнить. В чем, по-вашему, специфика России?

– Ваша страна – не только самая большая, но и самая интересная из всех, где мне пришлось работать. В Германии мы много говорили об огромном экономическом потенциале России, а с тех пор, как я сюда приехал, этот потенциал сам вижу и ощущаю. Ваши люди – одни из наиболее образованных в мире. Активную, динамичную деловую жизнь наблюдаешь не только в Москве, но и в Санкт-Петербурге, в других регионах, где я побывал за последние месяцы. А еще убеждаешься в том, что Россия и Германия очень похожи, если судить по отношению людей к автомобилю: и у нас и здесь он не только средство передвижения, но и образ, стиль жизни.

– Ряд зарубежных производителей организует сборку автомобилей в нашей стране. Есть ли у «Мерседеса» подобные намерения?

– Я уже говорил об огромном потенциале российского рынка. Есть самые разные предложения, в том числе и по организации производства. Мы активно изучаем несколько вариантов, но говорить о чем-то конкретном пока рано.

ПРЕВРАЩЕНИЯ «ЧЕБУРАШКИ»

ПЕРВЫЙ ПЕРЕДНЕПРИВОДНЫЙ ИЗ ТОЛЬЯТТИ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ КАНУНИКОВ

Увидев в экспериментальном цехе маленький автомобиль с кургузым обрубком-багажником да еще на взрослых «жигулевских» колесах, испытатели Вадим Котляров и Юрий Корнилов немного оторопели: «Ну и Чебурашка!». Они, наверное, не очень поверили, что эта машинка вообще способна ездить.

Сейчас трудно сказать, кому – директору ли ВАЗа Полякову или главному конструктору Соловьеву пришла мысль заняться компактной переднеприводной машиной. Наверное, все-таки Соловьеву. Общась с инженерами ФИАТа и их шефом Данте Джакозой, Владимир Сергеевич, конечно, что-то прослышал о их переднем приводе, хотя итальянцы это всячески отрицали. Между тем фирма «Аутобьянки», принадлежащая ФИАТу, уже выпускала «Примулу» с передними ведущими колесами. Аналогичный по конструкции «Мини» делали в Британии, а во Франции не только «ситроены», но и «Рено-16» были переднеприводными. Соловьев чутко уловил, что будущее, причем самое ближайшее, за этой компоновкой, и раскусил итальянцев: те вскоре начали массовый выпуск переднеприводного ФИАТ-128.

Задолго до серийных «жигулей», в конце 1968-го небольшая группа конструкторов, разместившаяся на улице Победы в Тольятти, взялась за проект ВАЗ-Э1101 (Э – экспериментальный). У руководства ВАЗа, правильно оценившего перспективу, были и другие мотивы, чтобы взяться за совершенно оригинальный, первый в стране подобный автомобиль. Конструкторские работы над ВАЗ-2101 были практически закончены, две следующие модели, согласованные с ФИАТОм, – это развитие «копейки». Специалисты, которые приехали сюда с разных заводов (а выбирали, конечно, не худших), не имели настоящего дела, скучали, занимаясь вспомогательным оборудованием и приспособлениями.

О серийном производстве машины руководство тогда все-таки не думало – так считают ветераны ВАЗа, – но техни-



ческое задание (его разработали исходя из параметров зарубежных аналогов) было настоящим – с четкими сроками, расчетами стоимости проекта, стоимости производства и т. д. На совещаниях Поляков не раз говорил о постановке машины на производство. Возможно, он немного хитрил: коллектив иначе не будет работать в полную силу.

Компоновкой поначалу занималось бюро кузовов, где работал Лев Мурашов – один из немногих вазовцев, имевших опыт проектирования малолитражек (по нынешней классификации ВАЗ-Э1101 длиной 3122 мм попадал в класс А). Начиная на МЗМА, участвовал в создании «Москвича-444» – будущего ЗАЗ-965, потом работал в Запорожье.

Параллельно уже вовсю трудились дизайнеры, которых тогда еще называли стилистами. Начинали с макетов в масштабе 1:5, затем делали макет в натуральную величину: правую сторону – Юрий Данилов, левую – Владимир Ашкин. Оба талантливые, работали с пол-

Полноразмерный макет малолитражки. Левая сторона – дизайн Ашкина, правая – Данилова. Имя «Чебурашка» не зря сразу прилипло к ВАЗ-31101.

ной самоотдачей. Приняли вариант Данилова, как более технологичный – идеи Ашкина даже в экспериментальном цехе не брались воплотить, не говоря уже о массовом производстве, на которое все же ориентировались. Ту же боковину кузова сделали цельной, именно исходя из технологичности.

В машине все было оригинальным. Новый мотор 0,9 л мощностью около 50 л. с. установили поперечно. Кстати, группа под руководством Михаила Коржова создала семейство из трех двигателей рабочим объемом 0,9–1,1 л. Четырехступенчатую коробку передач тоже спроектировали заново. Передняя подвеска – «Мак-Ферсон», рулевой механизм от «Запорожца», но основательно доработанный. Даже сиденья были оригинальные. От ВАЗ-2101 – лишь некоторые детали отделки и панель приборов (новую создать попросту не успели).

Перед новым, 1972-м годом в экспериментальном цехе собрались все, кто работал над проектом. Первый по-настоящему тольяттинский автомобиль, родившийся без услуг иностранцев, съехал со стапеля...

А в январе испытатели вывели «Чебурашку» на дороги. Ходил он только в паре с «Жигуленком» и не случайно –

проблем хватало: в салон попадали выхлопные газы, спидометр из-за тросика, проложенного с крутыми поворотами, не работал (испытателям пришлось поставить справа вторую комбинацию приборов), из двигателя, по сути макетного, за смену вытекала канистра (!) масла. Чему удивляться – к мотору даже сальники делали сами, аналогов не было. Привод коробки передач с несколькими демпфирующими элементами постепенно модернизировали, убирая лишние. Сначала передачи включались с огромным трудом, правда, попутно выяснили, что машинка трогается с места на четвертой (!) с четырьмя ездовками. В приводах с двойными карданами (ШРУСов в СССР не было) ломались центрирующие пальцы. Их меняли чуть не каждый день, пока не доработали конструкцию. В общем, как вспоминает Вадим Котляров: «Учились, как не надо делать». И все-таки машина была не просто работоспособной, ее имело смысл доводить, совершенствовать.

Испытатели познавали на «Чебурашке» преимущество переднего привода. Освоив особенности управления, они с азартом обгоняли на поворотах гораздо более мощные осанистые «москвичи», «волги» и немногочисленные еще «жигулы».

В 1972-м «Чебурашку» выставили даже на сравнительные испытания с ФИАТ-127 и 128. Первый прототип, конечно, проигрывал серийным машинам, доведенным по всем статьям. Но конструкторы еще раз убедились – концептуально получилась. В 1973-м появился прототип второй серии ВАЗ-231101.

Учитывая замечания испытателей, его заметно модернизировали, в частности, примерно до 55 л. с. подняли мощность мотора. А кузов и вовсе был новым – работы Владислава Пашко и Игоря Гальчинского. Автомобиль стал немного походить на ФИАТ-127 и на... «Ниву», которой уже занимались вплотную. Кстати, «Чебурашка» помог конструкторам при создании полноприводного авто-



ВАЗ-331101 «Ладoga» 1976 года – прототип «Таврии».

мобиля – они широко использовали накопленный опыт. Машинка дала прозвище и первому полноприводному прототипу – зеленый открытый автомобиль тут же нарекли «Крокодил Гена», для краткости просто «Крокодил».

Прототип ЗЭ1101 с кузовом хэтчбек работы Гальчинского и собственным, уже официальным именем «Ладoga» построили в 1976-м. И отдали на ЗАЗ. По приказу министерства специалисты ВАЗа помогали коллегам из Запорожья в создании модели 1102 – будущей «Таврии». «Бюро архитектурного оформления» – будущий дизайн-центр на ЗАЗе возглавил Гальчинский.

У «Чебурашки» был еще один не-Прямой и самый веселый потомок «Чебурашки» – автороллер ВАЗ-311011.



В чертах ВАЗ-231101 1973 года можно увидеть «низовские» мотивы.

обычный потомок, так называемый автороллер – ВАЗ-Э11011. Еще в 1969-м вазовцы пригнали из НАМИ британский «Мини-Мок» – открытый, с легким противосолнечным тентом, автомобильчик на базе легендарного «Мини». Юркая, маневренная машинка попала на глаза главному инженеру ВАЗа Башинджагину, который стал на ней ездить вдоль длиннющего главного конвейера. По его инициативе построили два похожих автомобиля на узлах «Чебурашки». У испытателей с ними связаны курьезные воспоминания: низенькие открытые автороллеры невзлюбили окрестные собаки и быки и, чтобы возбужденные животные отстали, водителям приходилось мобилизовать все возможности машинки. Точку в истории автороллера поставил член политбюро Кириленко: на одном из официальных показов он сказал: «На автомобиль это не похоже, а как игрушка даже для моего внука дороговато».

На этом приключения «Чебурашки» и его ближайших потомков закончились. Автомобильчик так и не встал на конвейер, но сыграл, наверное, не менее важную роль: помог в создании на молодом заводе конструкторской школы. Накопленные знания использовали при работе над «Нивой», а вскоре после завершения истории ВАЗ-1101 на кульманах появились наброски «восьмерки». Опыт, подаренный первым переднеприводником, пригодился и здесь. Так что в каждой современной «Ниве», «Самаре», «Оке» и даже «десятке» есть частички «Чебурашки». С этим согласятся те, кто верит, что у автомобиля все-таки есть душа.

[3Р]



РЕДАКЦИЯ БЛАГОДАРИТ
ВАДИМА АЛЕКСАНДРОВИЧА КОТЛЯРОВА
И ЛЬВУ ПЕТРОВИЧА МУРАШОВА
ЗА ПОМОЩЬ В ПОДГОТОВКЕ МАТЕРИАЛА.

СТРАНИЦА ЗА СТРАНИЦЕЙ

ЛИСТАЕМ ПОДШИВКИ «ЗА РУЛЕМ»

МАРТ

1929. «...законодательные органы Франции и Англии вплотную обсуждают проект тоннеля под Ла-Маншем».

1932. «Первая из 25 машин, выпущенных в январе НАЗ, подаренная ударниками завода т. Молотову».

1933. «В текущем году у нас вводится опытное троллейбусное движение. Уже весной предполагается открыть линию в Москве по маршруту Дорогомилово-с. Сетунь».

1939. «По решению правительства в Союзе должно быть приступлено к производству советских малолитражных автомобилей с тем, чтобы в 1940 году наладить их массовый выпуск».

1960. «У фиордов суровой Норвегии, в тропических широтах Индонезии, на автомобильных магистралях Германской Демократической Республики, дорогах Греции и многих других стран можно встретить советские «москвичи» и «волги»... подписано двухлетнее соглашение о продаже в Соединенные Штаты 10 000 автомобилей «Москвич-407».

1963. «Грузопассажирский автомобиль «Волга» М-22 с универсальным кузовом выпускается на базе легкового автомобиля «Волга» М-21Л».

1971. «17 ноября 1970 года автоматическая станция «Луна-17» доставила на поверхность вечного спутника нашей планеты самоходный аппарат».

1976. «АЗЛК встретил XXV съезд партии новой моделью «Москвича».

1981. «Более 30 лет смешанное советско-финское акционерное общество «Конела» ведет продажу советских автомобилей. За это время в Финляндию поступило свыше 300 тысяч машин «Лада», «Москвич», «Волга» и других марок».

1992. «Дизельный «Алеко-21413» с января уже на немецком рынке и пока исключительно на нем».

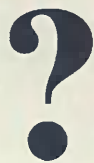


НАШ АВТОСЕРВИС

«Шоферская смекалка» – едва ли не самая старая рубрика «За рулем» – знакома нескольким поколениям читателей, включая нынешних, под более поздним названием «Советы бывалых». Десятки лет изобретательные автолюбители делятся на страницах журнала своими «придумками», рассказывают, как они совершенствуют, усиливают, дооснащают автомобили. Кстати, еще в начале 30-х благодаря смекалистым водителям слабоватую конструкцию «Форда» удалось-таки приспособить к нашим условиям эксплуатации.

«Советы бывалых» водители вырезали и подшивали, передавали друг другу. Мудрость бывалых издатели собирали в сборники, тиражируемые десятками тысяч экземпляров. Не в последнюю очередь к изобретательству побуждал вечный дефицит запчастей и инструмента. Однако и сегодня даже некоторые сервисмены-профессионалы работают приспособлениями, которые сделаны по эскизам из «За рулем». Да и совершенствовать, улучшать отечественные машины, увы, до сих пор приходится.





ПОД НАШИМ ЗНАКОМ ВОПРОСА – КОНСУЛЬТАЦИИ АВТОЗАВОДОВ, ГИБДД, ИНФОРМАЦИЯ О ЦЕНЕ БЕНЗИНА. ОСВЕЖИТЬ В ПАМЯТИ ПДД ПОМОЖЕТ ОДИН ИЗ БИЛЕТОВ ТРАДИЦИОННОГО «ЭКЗАМЕНА НА ДОМУ».

ОТВЕЧАЮТ СПЕЦИАЛИСТЫ



На ВАЗе:

ВЛАДИМИР ХРОМОВ – НАЧАЛЬНИК БЮРО ОТДЕЛА ДОВОДКИ ТРАНСМИССИИ (1,2); ЕВГЕНИЙ БАЙБОРИН – НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ДОВОДКИ ДВИГАТЕЛЕЙ (3, 4, 5, 6).



1. Существуют ли иномарки с шарнирами приводов, подходящими для «Самары»? Если да, уточните, какие именно модели.

Шарниры приводов «Самары» – оригинальные изделия, поэтому на переднеприводный ВАЗ ни с одной иномарки ничего не подойдет. Однако шарниры выполнены в рамках международной типоразмерной классификации, а в своем размерном «классе» изделия для автомобилей разных марок различаются лишь «присоединительными» размерами. С учетом этого, например, в гамме продукции запчастей именитой фирмы GKN предусмотрены шарниры специально для автомобилей «Лада-Самара». Их и следует искать в продаже, если не устраивают отечественные.

2. Какой задний карданный вал на мини-вэне ВАЗ-2120?

На этом автомобиле применена та же самая задняя карданная передача, что и на пятидверной «Ниве» ВАЗ-2131. Она состоит из двух валов – стандартного заднего от короткой «Нивы» ВАЗ-21213 и дополнительного в передней части. В средней части карданная передача опирается на подвесной подшипник от «классики». С раздаточной коробки карданный вал стыкуется не через традиционную крестовину, а через шарнир равных угловых скоростей (такой же соединяет «раздатку» с коробкой передач).

3. Сколько бензина потребляет двигатель ВАЗ-21083 на холостом ходу?

Карбюраторный или впрысковый (без нейтрализатора) полуторалитровый двигатель расходует около 700 мл бензина в час. Двигатель с нейтрализатором (обратной связью) в системе выпуска потребляет чуть больше – примерно 900 мл. Несколько увеличенный расход топлива при минимальной частоте вращения на холостом ходу у такого двигателя обусловлен необходимостью строго поддерживать состав смеси с соотношением топливо–воздух 1:14,6. В таком режиме работа нейтрализатора оптимальна как по его ресурсу, так и по эффективности очистки отработавших газов.

4. В справочной литературе встречаются разные данные по регулировочным зазорам в клапанном механизме «Нивы» ВАЗ-21213. В одних рекомендациях назван зазор 0,15 для всех клапанов, в других – он рекомендуется только для впускных, а для выпускных – 0,20 мм...

Здесь, действительно, требуется уточнение. На прежних двигателях «классики» – от 2101 до 2106 – зазор для всех клапанов составляет 0,15 мм. В «двести тринадцатом» моторе это значение справедливо лишь для впускных клапанов, в выпускных же зазор составляет 0,20 мм. Это связано с увеличенным до 1700 см³

рабочим объемом двигателя и изменившимся температурным режимом. При зазоре 0,15 мм рычаги выпускных клапанов касаются здесь «затылочной» части кулачков распредвала, клапаны не могут полностью закрыться – это вызывает их перегрев и закономерное разрушение. Могут повреждаться и седла клапанов в головке блока.

5. Автомобиль ВАЗ-21083 с карбюратором при температуре окружающего воздуха -5°C приходится прогревать не меньше 8-10 минут, чтобы достичь температуры «Тосола» 50°C. Если трогаться раньше, возникают «провалы» в работе двигателя и он глохнет. Если же на холостом ходу включить отопитель на максимум, «Тосол» остывает с 90 до 60 градусов. Термостат проверял на ощупь – работает нормально...

Правильно отрегулированный карбюратор обеспечивает движение автомобиля даже с непрогретым двигателем. Правда, с прикрытой воздушной заслонкой. Теперь о термостате. Судя по всему, у термостата негерметичен основной клапан и часть жидкости циркулирует по большому кругу (через радиатор). Это значительно увеличивает время прогрева двигателя, а отбор тепла отопителем в условиях, когда исчерпаны «способности» такого термостата, приводит к падению температуры жидкости. У исправного термостата клапаны в закрытом состоянии герметичны! Проверка температуры шлангов на ощупь при описанном дефекте слишком груба.

6. Не раз слышал о негативных последствиях применения бензина с октановым числом ниже паспортного. А можно ли, например, для двигателя ВАЗ-2103 использовать АИ-95 вместо «92-го»?

Теория замедленного горения высокооктанового бензина в условиях недостаточного сжатия в цилиндрах утверждает, что при этом могут перегреваться и разрушаться выпускные клапаны и их седла. Но мне на практике не приходилось с этим сталкиваться – ведь угол опережения зажигания можно (и нужно!) корректировать. Думаю, что заменять «92-й» бензин «95-м» допустимо. При этом на карбюраторных двигателях ВАЗ следует несколько увеличить установочный угол опережения зажигания. Различные моторы по-разному реагируют на изменения показателей бензина (это зависит от степени сжатия, формы камеры сгорания, рабочего объема двигателя и других факторов). Ориентировочно угол опережения приходится увеличить на 2-4° (определяется опытным путем) – такое изменение позволяет на несколько процентов повысить мощностные показатели двигателя, а также его экономичность на частичных нагрузках (городской режим движения).

ОВЕС НЫНЧЕ НЕДЕШЕВ

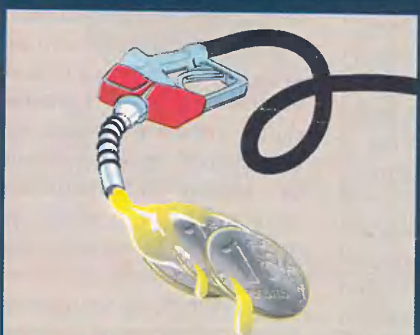
Вслед за провинцией и в российской столице стал дорожать бензин. К исходу января литр самого популярного – «92-го» бензина наливали за 10,3–10,5 руб., «95-го» – за 11,3–11,8 руб. О причинах роста рассказывает исполнительный директор Российского топливного союза Григорий СЕРГИЕНКО.

С чем связан скачок цен в начале года?

Причин несколько. Первая – государство повысило акцизы. Раньше за тонну высокооктанового бензина платили 2072 руб., с нового года – 3000 руб. плюс 600 руб. НДС. В рознице это добавляет к цене литра бензина 1,2–1,5 руб. Как результат, в Москве бензин подорожал за январь в среднем на 3,5–7% при том, что оптовые цены за это же время выросли на 7–10%. Сказалось, что столица располагала запасами, но этот небольшой «н. з.» был съеден буквально за несколько недель. В других регионах цена в начале года скакала по-разному – где-то чуть больше, где-то меньше. На то были и объективные причины, например, пожар одной из трех установок на Омском НПЗ, из-за которого сократились поставки бензина в Сибирский регион. Кроме того, наложили отпечаток и общие проблемы – введение нового порядка взимания акцизов, отмена единого налога и т. д.

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

При какой цене на бензин АИ-92 вы сократите поездки на автомобиле?



- 32% 12 рублей за литр
- 28% 15 рублей за литр
- 18% 17 рублей за литр
- 22% 20 рублей за литр

Ждать ли в ближайшее время новых скачков цен?

Экономисты считают, что топливо, скорее всего, снова подорожает весной. Кроме обычного «сезонного фактора», скажется влияние и международной обстановки. В ожидании войны на Ближнем Востоке цена на баррель нефти установилась необыкновенно высокая и спрос на российское сырье все растет. Поэтому нефтяные компании заинтересованы в том, чтобы увеличить экспорт нефтепродуктов – за рубежом они куда дороже. Не надо забывать о том, что в России нет крупных стратегических запасов нефти, оттого любое увеличение экспорта может привести к дефициту на внутреннем рынке. А это, в свою очередь, вызовет здесь рост цен.

А какую максимальную цену бензина «потянет» потребитель?

По нашим расчетам, 35–40 американских центов (11–13 руб.) за литр «92-го». В Москве многие готовы платить и больше, лишь бы качество было на высоте, но в большинстве регионов платежеспособный спрос населения куда ниже. Тем более не стоит забывать, что цена бензина заложена в любом товаре, и малейший рост грозит быстрым взлетом всех цен.

Как сегодня складывается ситуация с прямым бензином, из которого «умельцы» легко делают и АИ-92, и АИ-95?

Мы настаивали, чтобы его объявили подакцизным товаром – это сделало бы кустарную «перегонку» путем добавления присадок невыгодным бизнесом. Законодатели с нами почти согласились: объявили его действительно подакцизным... с «нулевой» ставкой. Они посчитали, что, хотя его цена в два раза ниже, чем у обычного бензина (а с учетом акциза – и в три), но перерабатывать в кустарных условиях уже не будут: отчеты со всех этапов перепродажи теперь будут поступать в налоговую службу. Это так, но только... до предприятия нефтехимической промышленности, откуда передвижения топлива уже не контролируются. Словом, для желающих «похимичить» – полное раздолье, а выгода у такого «бизнеса» – сумасшедшая. [3Р]

На правах рекламы

ТОВАРЫ - ПОЧТОЙ

Заполните бланк заказа (см. внизу) и вышлите по указанному адресу.

Оплата при получении заказа на почте по указанным здесь ценам, плюс около 9% (в зависимости от региона) от стоимости заказа составит почтовый сбор.

РЫБАКУ И ОХОТНИКУ



● Лодка надувная 3-местная.

Цена 3950 руб.

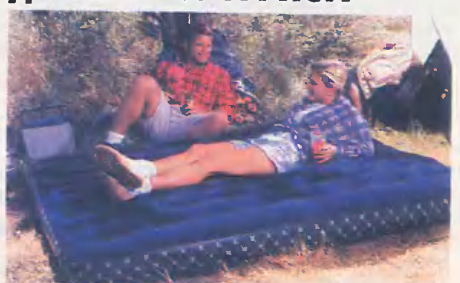
Габариты 248 x 127 см, три (!) воздушных отсека, веревка для захвата по всему периметру, ручка захвата на носу, держатели весел, надувной пол, сварные уключины, сумка для снасти, сумка для аккумулятора, крепеж для мотора, крепеж для весел, крепеж для удочек, весла (2 шт.), насос.

● Лодка надувная 2-местная.

Цена 2150 руб.

Габариты 203 x 120 см, два (!) воздушных отсека, веревка для захвата по всему периметру, ручка захвата на носу, держатели весел, надувной пол, сварные уключины, сумка для снасти, крепеж для весел, крепеж для удочек, весла (2 шт.), насос.

ДАЧНИКУ И ТУРИСТУ



Надувной матрац-кровать флокированный (приятная на ощупь бархатная поверхность), для отдыха дома, в лесу, на воде и на пляже. Водонепроницаемый, компактный.

● KING

(183 см x 203 см x 13 см)

Цена - 1650 руб.

● QUEEN

(152 см x 203 см x 13 см)

Цена - 1500 руб.

● DOUBLE (137 см x 191 см x 13 см)

Цена - 1350 руб.



● Насос ножной для надувного матраца.

Цена 450 руб.

Заказы присылайте по адресу:
101000, Москва, Главпочтамт, а/я 344, ЗР.

БЛАНК ЗАКАЗА

ПОМЕТАЕ СВОЙ ЗАКАЗ ✓ ГАРАНТИЯ

- | | |
|--|--|
| ☐ Матрац KING | ☐ Матрац QUEEN |
| ☐ Лодка 2-местная | ☐ Матрац DOUBLE |
| ☐ Лодка 3-местная | ☐ Насос для матраца |

ФИО

Ваш адрес (с индексом)



ОТВЕТЫ ГИБДД

НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ ОТВЕЧАЕТ
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА
ГЛАВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ГИБДД МВД
РФ, НАЧАЛЬНИК НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКОГО ЦЕНТРА ГИБДД
МВД РОССИИ АЛЕКСАНДР ЯКИМОВ

Был оштрафован за то, что остановился ближе 5 метров перед пешеходным переходом. Однако не считаю себя виновным, поскольку расстояние до «зебры» на самом деле составляло 6 метров, а до знака 5.16.2 – 2 метра. Разъясните, пожалуйста, ситуацию.

Согласно ГОСТ 23457-86 «Технические средства организации дорожного движения. Правила применения», границы пешеходного перехода определяются дорожной разметкой 1.14.1 или 1.14.2, а при ее отсутствии – местами установки дорожных знаков 5.16.1 и 5.16.2 «Пешеходный переход». Поскольку в вашем случае переход был обозначен и разметкой, и дорожными знаками, 5-метровая зона, в пределах которой в соответствии с пунктом 12.4 ПДД запрещена остановка, определяется именно от «зебры». Исходя из этого наказание было неправомерным.

Каким образом я могу узнать, числится ли за мной принадлежавший мне ранее и проданный по доверенности почти два года назад автомобиль?

Прежде всего обратим внимание на то, что оформлять сделку купли-продажи транспортного средства следует, снимая автомобиль с учета и заключая договор купли-продажи или комиссии. Это позволит в дальнейшем избежать неприятностей, связанных с возме-

щением вреда, причиненного при использовании транспортного средства, уплатой соответствующих налогов и т. д. Что касается так называемой «продажи транспортного средства по доверенности», то собственнику желательно сохранить у себя копию доверенности. Если же у вас не осталось сведений о лице, которому вы доверили право пользования автомобилем, обратитесь за информацией в налоговый орган по месту жительства, где должны быть сведения о принадлежащем вам имуществе.

Автомобилем не пользуюсь несколько лет. Все это время он сто-

ял во дворе и сейчас полностью разукомплектован. Могу ли я теперь снять его с учета, не предъявляя в ГИБДД? Если да, то что для этого необходимо сделать? В частности, надо ли оплачивать налог с владельца транспортного средства за все эти годы?

Поскольку вы не собираетесь продавать принадлежащий вам автомобиль, то, составив соответствующее заявление, можно снять его с учета в Госавтоинспекции в связи с утилизацией. Для этого в соответствии с Правилами регистрации автомобилей транспортных средств и прицепов к ним в ГИБДД (утверждены приказом МВД России от 26 ноября 1996 г. № 624, зарегистрированы в Минюсте России 30.12.1996 г., регистрационный № 1223) необходимо представить регистрационные документы, паспорт транспортного средства и регистрационные знаки. Однако это не освобождает вас от уплаты в установленном порядке транспортного налога, что контролируют налоговые органы.

С 1 июля вступает в силу закон о страховании автогражданской ответственности. Значит ли это, что, помимо прочих документов, предусмотренных ПДД, я должен буду возить с собой страховой полис? Предусмотрено ли наказание за отсутствие страховки?

В соответствии с Федеральным законом от 25 апреля 2002 г. № 41-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» владельцы с 1 июля 2003 года обязаны застраховать свою гражданскую ответственность. В противном случае государственный технический осмотр и регистрацию принадлежащих им транспортных средств проводить не будут. Одновременно запрещается и их эксплуатация.

Правительство Российской Федерации во исполнение упомянутого Федерального закона должно внести соответствующие изменения и дополнения в Правила дорожного движения и Основные положения. Ответственность за несоблюдение требований, предусмотренных статьей 12.37 КоАП РФ «Несоблюдение требований об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», вводится с 1 января 2004 года.

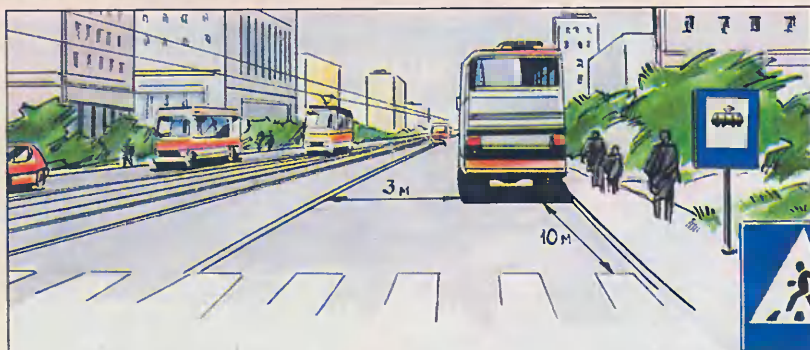
В каких случаях мне может потребоваться действующая медсправка и каковы законные основания для ее истребования представителями ГИБДД?

Медицинская справка выдается по результатам периодического медицинского освидетельствования, целью которого в соответствии с Федеральным законом «О безопасности дорожного движения» является определение у водителей транспортных средств медицинских противопоказаний или ограничений к водительской деятельности. Предъявлять в ГИБДД медицинскую справку установленной формы необходимо при получении или замене водительского удостоверения (постановление Правительства Российской Федерации от 15 декабря 1999 г. № 1396), а также при прохождении государственного технического осмотра транспортных средств (постановление Правительства Российской Федерации от 31 июля 1998 г. № 880).

По наследству моему 12-летнему племяннику перешел автомобиль его отца. Можно ли оформить автомобиль на его имя в ГИБДД и вправе ли я впоследствии, не являясь официально опекуном, управлять машиной по доверенности, выданной племянником?

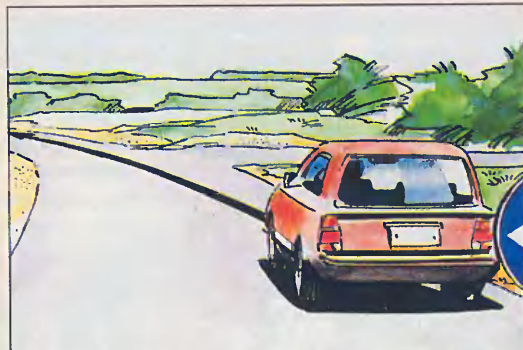
Зарегистрировать автомобиль на племянника можно, но согласно ст. 28 Гражданского кодекса Российской Федерации такие действия от имени собственников транспортных средств, не достигших 14-летнего возраста, могут совершать только их родители, усыновители или попечители. Соответственно и доверенность на право пользования имуществом может быть выдана указанными лицами от имени собственников.

ЭКЗАМЕН НА ДОМУ



I. Разрешают ли Правила водителю междугородного автобуса остановиться в этом месте?

- 1 - да 2 - да, только для посадки или высадки пассажиров 3 - нет



II. Дорога на перекрестке поворачивает налево. Надо ли включать указатель поворота в этой ситуации?

- 4 - да 5 - нет



III. Водитель какого автомобиля должен уступить дорогу?

- 6 - легкового 7 - грузового



IV. Разрешен ли такой маневр?

- 8 - да 9 - да, если скорость трактора менее 30 км/ч 10 - нет



V. Постановка автомобиля на стоянку будет противоречить Правилам, если водитель остановится:

- 11 - на левой или правой стороне дороги 12 - на левой стороне дороги 13 - на правой стороне дороги



VI. Кто из водителей совершает обгон?

- 14 - водитель легкового автомобиля 15 - водитель грузового автомобиля 16 - оба водителя

VII. С какой максимальной скоростью разрешено движение?

- 17 - 50 км/ч 18 - 60 км/ч 19 - 70 км/ч 20 - 90 км/ч



VIII. Кто из водителей, выполняющих маневр, нарушает Правила?

- 21 - только водитель легкового автомобиля 22 - водители легкового автомобиля и автопоезда 23 - водители легкового автомобиля и фургона 24 - все водители



ХОРОШАЯ ДОРОГА, НЕВЫСОКАЯ СКОРОСТЬ,
И ВДРУГ – ЗАНОС, СТОЛБ, «ВОССТАНОВЛЕНИЮ НЕ ПОДЛЕЖИТ»...
КТО ВИНОВАТ? СЛЕДСТВИЕ ВЕДЕТ «ЗА РУЛЕМ»...
ДАЛЕЕ – НА ЧУЖИХ ОШИБКАХ УЧИМСЯ ОФОРМЛЯТЬ ДТП.

ДЕЛО О НЕИСПРАВНОСТИ АБС

ЕСЛИ ДИЛЕР НЕ ВЫПОЛНЯЕТ РЕШЕНИЕ СУДА, ЕГО ИМУЩЕСТВО
АРЕСТОВЫВАЮТ

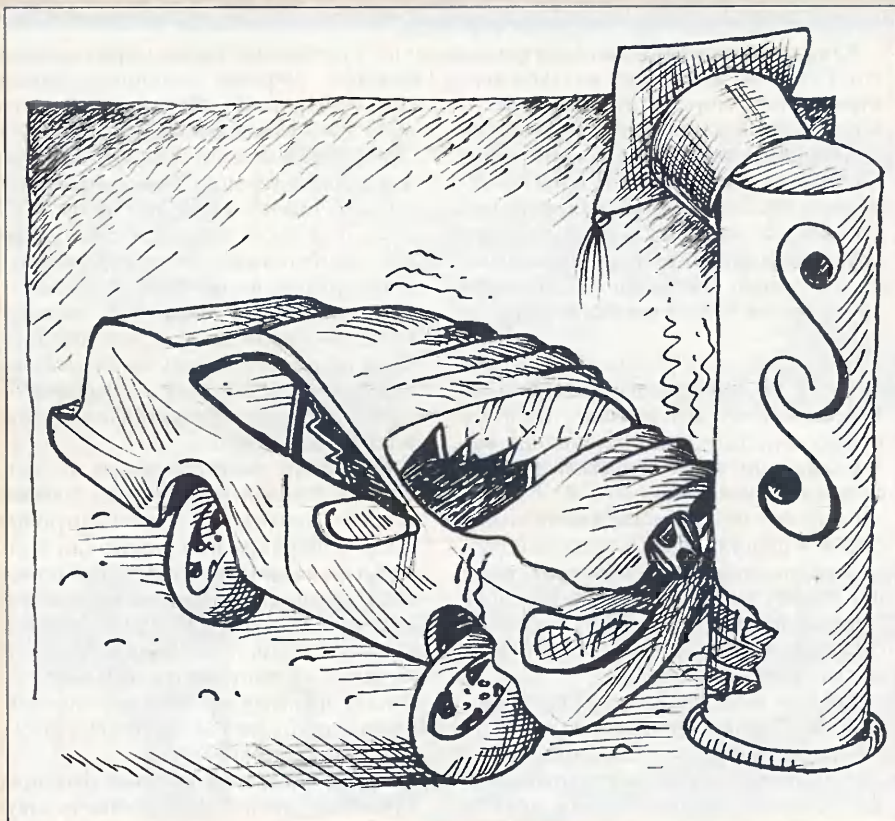
ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ВОЛГИН, ЗАМЕСТИТЕЛЬ
ДИРЕКТОРА ЮРИДИЧЕСКОЙ ФИРМЫ
«ПРАВООЗАЩИТА «ЗА РУЛЕМ»

РИСУНОК / НИКОЛАЙ РАЧКОВ

«Я сразу и не понял, что произошло, – даже сейчас, спустя несколько лет, Владимир Б. начинает волноваться, как только вспоминает ту историю. – Единственное, что помню: собирался повернуть направо, скорость была небольшой, и вдруг машину занесло на сухом асфальте... Очнулся, когда приехала «скорая». Как оказалось, врезался в фонарный столб».

В результате Владимир с несколькими переломами провалялся в больнице больше месяца. Жена, сидевшая на пассажирском месте, к счастью, отделалась ушибами. А вот автомобиль после аварии восстановлению не подлежал. Был он не из дешевых: «Хонда-Сивик», всего год назад куплен у официального дилера...

ГИБДД, рассмотрев материалы, вынесла, что часто бывает в таких ситуациях, решение о виновности Владимира. Во-первых, «не справился с управлением», а во-вторых, «стал управлять автомобилем, не будучи уверенным в его технической исправности». (Замечательная формулировка. Так можно обвинить любого, кто перед каждым выездом не проходит техосмотр на станции сервиса...) Естественно, такой ход событий потерпевшего не устраивал, и, придя в себя после аварии, он начал выяснять ее причину. На схеме ДТП был четко прорисован след от заклинившего правого переднего колеса. Владимир обратился к дилеру, продавшему автомобиль, с просьбой проверить его техническое состояние. Ответ цитируем: «Ваша претензия (от такого-то числа) получена. Оснований для удовлетворения претензии не имеется, поскольку отсутствуют данные о некачественной работе, прове-



денной в нашем ЗАО». Еще одна выдающаяся формулировка!

После этого Владимир обратился в суд. Судебная тяжба длилась больше года, а дело с мертвой точки так и не сдвинулось. Две экспертизы дали практически противоположные заключения. В первом случае эксперт утверждал, что причиной блокировки правого переднего колеса явилась неисправность АБС. Второй эксперт (кстати, из того же учреждения) в своем заключении написал: «Причину блокировки колеса достоверно установить невозможно». Получалось, что есть дорожно-транспортное происшествие, есть пострадавшие, есть два противоположных заключения экспертов, а виновных... нет. На этом этапе Владимир и решил обратиться в «Правозащиту «За рулем».

РАСЧИЩАЕМ АВГИЕВЫ КОНЮШНИ

Прежде всего, надо было в срочном порядке «избавиться» от одного документа – постановления об отказе в возбуждении уголовного дела, вынесенного органами дознания. Того, где Владимир формально был признан виновным. По закону вред должен возмещаться тем лицом, по вине которого он причинен. Если виноват сам пострадавший – значит, он не имеет права на возмещение. Кстати, ни в одном из судебных заседаний этот вопрос не поднимался. По всей видимости, адвокат ответчика специально придерживал этот аргумент до самого конца, чтобы одним махом разрушить все исковые требования. К счастью, законом не ограничен срок на обжалование постановлений

об отказе в возбуждении уголовного дела, поэтому оперативно подготовленная жалоба была направлена в прокуратуру. И что же – через несколько дней постановление было отменено!

Основное, с чем приходится сталкиваться в подобного рода делах, – это необходимость доказать, что недостаток, обнаруженный в автомобиле, является существенным. Только в этом случае закон позволяет расторгнуть договор купли-продажи и возместить все убытки. Обычно суд при решении вопроса о существенности недостатка основывается на заключении эксперта. В данном случае все было основательно запутано – ведь в деле были подшиты два противоположных заключения экспертов, что вполне устраивало ответчиков. Чем больше путаницы в деле, тем лучше для них. Для разрешения ситуации нам предстояло доказать необоснованность заключения эксперта № 2. Тут-то и начался настоящий детектив.

Как выяснилось, после того, как суд вынес определение и назначил экспертизу, материалы дела были направлены в экспертное учреждение. Там ее поручили специалисту, который, осмотрев автомобиль, как известно, сделал заключение о неисправности антиблокировочной системы тормозов, повлекшей блокировку правого переднего колеса.

Что было дальше? Наши изыскания привели к любопытнейшему «совпадению». Спустя ровно месяц после этого появляется заключение № 2 под тем же номером, но составленное... другим специалистом этой же организации. И уже с другим выводом! При этом второй эксперт даже не посчитал нужным осмотреть автомобиль. Более того, первый специалист был вскоре после этого уволен «по собственному желанию»! Оба документа поступили в суд одновременно.

Как было здесь не удивиться! Если следовать закону, то право оценивать заключение экспертов принадлежит исключительно суду. Да, суд, назначая экспертизу, поручает ее либо конкретному специалисту, либо учреждению, но в любом случае, даже если эксперт назначен руководителем экспертной организации, заме-

нить его вправе только суд. По этой же причине повторная экспертиза может быть назначена исключительно судом и только в судебном заседании, но никак не начальником экспертной организации. Уже поэтому, даже оставляя в стороне другие настораживающие детали, повторное заключение, подготовленное месяц спустя, не имело юридической силы. По нашему ходатайству обоих экспертов вызвали в суд и допросили, после чего судья отказал принять заключение № 2.

Последняя сложность, с которой пришлось столкнуться, – перерасчет стоимости автомобиля. Владимир покупал «Хонду» летом 1998 года, незадолго до кризиса, и заплатил за нее чуть более 150 тыс. рублей (около 25 тыс. долл. по тому курсу). Спустя три года, при рассмотрении дела в суде эта сумма превратилась... в 5000 долларов. К сожалению, закон не позволяет в этом случае индексировать стоимость автомобиля. Единственное, что можно было сделать – потребовать возмещения разницы между стоимостью спорного автомобиля и такого же нового. Так и поступили.

А дальше все, как говорят, было уже «делом техники». Все представленные нами документы были приобщены к материалам, заявлено и удовлетворено ходатайство о наложении ареста на имущество ответчика. Вместе с судебными приставами мы отправились в центральный офис компании, чтобы арестовать имущество. Но, по уверению руководителей фирмы, ни одного непроданного автомобиля (!) в тот момент в Москве не было. Тогда приставы-исполнители описали сам офис и все находившееся в нем имущество – мебель, оргтехнику и т. д. После этого решение суда стало вопросом времени. По истечении в общей сложности без малого двух лет он постановил: расторгнуть договор купли-продажи автомобиля. Дилер «Хонды» обязался возместить истцу убытки, связанные с рассмотрением дела, моральный вред ему и супруге, оплату юридических услуг, пеню, а также судебные расходы. Всего набежало почти 800 тыс. рублей. Так завершилось это, казавшееся на первый взгляд неразрешимым дело.

138

На правах рекламы



Гюнтер. 42 года.

Живет в г. Дюссельдорф. Имеет две машины – Опель и БМВ. Бережлив и аккуратен, тратит на ремонт своих автомобилей не более 5 тыс. евро. в год. Всегда притормаживает перед входом в поворот. В повороте пользуется электронной системой стабилизации, системой контроля тяги и ABS, однако недавно в очередной раз задел «отбойник» и повредил крыло. За последний год три раза менял на Опеле комплект амортизаторов, но так и не смог добиться хорошей управляемости автомобиля.



Григорий. 39 лет. Живет в пос. Железнодорожный Московской области. Имеет две машины – Жигули 6-й модели 88 года и Мерседес 84 года выпуска.

Входит в поворот на скорости 90 км/час. При прохождении крутых виражей пользуется только ненормативной лексикой, при этом ни разу не «улетал» в кювет. Расточителен. Тратит на штрафы за нарушение скоростного режима не менее 17 долларов в месяц.

Ставит на свои автомобили только амортизаторы **FINWHALE**.

Finwhale®



**СПРАШИВАЙТЕ АМОРТИЗАТОРЫ
FINWHALE
В МАГАЗИНАХ ВАШЕГО ГОРОДА!**

**ТОРГОВЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ
В РОССИИ:**

Тел. +7 (095) 550 6579, 550 6580

МЕРТВАЯ ДУША

ЧЕМ ОБЕРНУЛАСЬ НЕБРЕЖНОСТЬ ИНСПЕКТОРА ДПС И КТО ОТВЕТИТ ЗА ЭТО?

ТЕКСТ / АНДРЕЙ БОЙКО

Пятница. Обычный сентябрьский вечер. Поток машин медленно выползает из города, увозя утомленных горожан на просторы Подмосковья. «Забор на даче надо к зиме поправить, — думает Глеб Николаевич, — да и машиной заняться, салон почистить». Внезапное появление автомобиля прямо перед носом пенсионера нарушило спокойный ход мыслей. Резко ударил по тормозам, но машину занесло и столкновения избежать не удалось. К счастью, повреждения у ВАЗ-2111 Глеба Николаевича и немолодой уже иномарки были незначительными, но, как оказалось, это ДТП стало лишь началом истории, вылившейся в трехлетнюю судебную тяжбу с ГАИ и казначейством.

Водители, выполнив требования Правил, вызвали сотрудников ДПС и оформили протокол. На помощь Глебу Николаевичу на место аварии приехал сын Дмитрий. «Схема происшествия составлена, с проезжей части машины надо убрать», — заявил инспектор. Сказано — сделано. Немного помятые автомобили заняли место у тротуара. Рядом поставил свою новенькую «десятку» сын.

Уладив все формальности, участники происшествия собирались продолжить свой путь, как вдруг — снова визг тормозов, звон бьющегося стекла и скрежет металла... Непонятно откуда вынырнувший «Фольксваген» на полной скорости снес левый бок автомобиля Дмитрия и «воткнулся» в многострадальную машину Глеба Ни-

колаевича. Лишь по случайной случайности все остались целы.

На место второго ДТП прибыл инспектор третьего отдела ГИБДД Москвы А. Кашперюк. Собственно, благодаря его «профессионализму» наши герои и оказались втянутыми в череду многолетней тяжбы. С самого начала водители пострадавших автомобилей настаивали на медицинском освидетельствовании виновника аварии (его вина не вызывала сомнения ни у кого), но это сделано не было. «А что тут проверять, все в порядке», — изрек инспектор. Изъяв у лихача «права» — весьма потрепанные, надо сказать, — и составив новую схему, он отпустил всех с миром (благо, даже изрядно покореженные автомобили могли передвигаться своим ходом) с напутствием строго в назначенное время явиться в ГАИ.

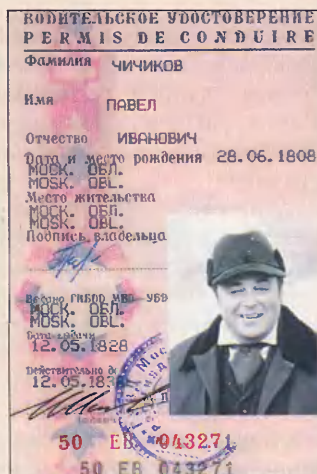
Разбор ДТП не затянулся. Если точнее, его не было вообще. Потерпевшие получили справки об аварии, а виновник на заседание не явился вовсе. Тут-то и начали выясняться интересные подробности. Оказывается, инспектор проявил потрясающую халатность (назовем его действия так, хотя они заслуживают куда более суровой оценки). Выяснилось, что изъятое им водительское удостоверение явно не принадлежало водителю «Фольксвагена» — совсем не та фотография, а Естафьев М. И., на имя которого оно было выписано, как показала проверка... умер за три года до аварии! Да и сам автомобиль, данные которого аккуратно перепи-

сал инспектор, при том, что имел столичные номера, почему-то числился зарегистрированным в Московской области. Дальше — больше: оказалось, что и деревни такой — Кузешкино — в природе не существует!

Машина, конечно, была объявлена в розыск, но по сей день не найдена. Что же получается: ДТП имело место, виновника все видели, но где его искать? Кто он на самом деле и откуда, кому принадлежал «Фольксваген»? На все заявления потерпевших сотрудники ГАИ (вплоть до высших чинов) разводили руками, мол, ничем помочь не можем: «Свою работу мы сделали, а с материальными претензиями идите в суд». Правда, сообщили, что инспектору объявлен... выговор.

Глеб Николаевич, обойдя все инстанции, не сдался и с помощью юристов подал жалобу в суд. Решение Никулинского суда не заставило долго ждать: взвесив все «за» и «против», он удовлетворил жалобу Глеба Николаевича и признал действия сотрудников третьего отдела ДПС, оформлявших протокол ДТП, неправомерными.

Казалось, дело за малым. Ведь согласно ст. 1069 Гражданского кодекса РФ, «Вред, причиненный гражданину в результате незаконных действий (бездействия) государственных органов либо должностных лиц этих органов, подлежит возмещению. Вред возмещается за счет соответственно казны Российской Федерации, казны субъекта Российской Федерации или казны муниципального



образования». Получается, что ущерб должен быть возмещен из казны города Москвы. Опять юристы взялись за перо, подготовив иск о возмещении материального вреда. Судебное разбирательство шло со скрипом.

Прошло два (!) года. Отец и сын давно за свой счет отремонтировали автомобили, но компенсировать эти расходы им пока не торопятся.

Странно все это. Виновные установлены, материальный ущерб посчитан, по закону все вроде бы ясно, только вот нести ответственность никто не хочет.

Вывод из этой грустной истории в напоминании. Пока работа нашей автоинспекции далека от приемлемой, урок всем, кто попадет в ДТП, — внимательнейшим образом следить за соблюдением правил оформления протокола, требовать, чтобы туда были занесены все факты, все свидетельские показания — кто знает, что потребует при разборе? Согласитесь: если бы Глеб Николаевич и его сын настояли на медицинском освидетельствовании водителя «Пассата», может, удалось бы сразу установить, что он не тот, за кого себя выдает. И не пришлось бы судиться потом с городом, который никак не хочет отвечать за непрофессионализм сотрудников одного из своих ведомств... 130



ТРЕБОВАТЕЛЬНЫЙ МАЛЫЙ

ТЕКСТ / АНТОН ЧУЙКИН

Мы уже не раз хвалили внушительный современный УАЗ – и большой, и комфортабельный, и быстрый. И от предшественника далеко ушел. Все это так, однако не подумайте, что автор ослеплен достоинствами модели: как-никак, я почти каждый день сажусь за руль УАЗа. Приходится бывать и на станции сервиса или в нашем техцентре, а иногда ложиться под автомобиль прямо на стоянке у редакции. Наш УАЗ оказался весьма требовательным малым. Например, частенько просит

ВСЕ, ЧТО ТЕЧЕТ

Теперь я вспоминаю о первой его детской шалости с умилением. В начале второй тысячи потек гидроусилитель руля. Не без сложностей (в моторном отсеке, как ни трудно поверить при взгляде снаружи, чертовски тесно и неудобно работать; да еще капот поднимается на жалкие 45 градусов; на узеньком «подоконнике» бампера уверенно встанет только голубь, а человеку приходится искать табуретку – виноват, отвлекся) отсоединил нагнетающий шланг. Поверхность его наконечника была плоской лишь условно – даже медная шайба, прижатая штуцером, не обеспечивала герметичности. Поверхность шлифовали, а в гидроусилитель вместо «марки Р», так и не найденной в столице, залили импортное масло для автоматических трансмиссий.

На 27-й тысяче шланг лопнул-таки! Идентичный не нашел, но соорудил подобный из шланга и штуцеров для машин ГАЗ. Загаженный «Дексроном» двигатель помыл под давлением, а в ГУР пришлось залить новую порцию дорогого масла...

На 5-й тысяче запах бензина, который периодически распространял УАЗ, стал слишком уж резким. Поиски привели к фланцу бензоприемника левого бака: топливо сочилось по винтам при сильном крене машины. Нанесен-

НАШ ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ УАЗА И ВАЗ-2112. ОБОБЩАЕМ ИНФОРМАЦИЮ О ФРАНЦУЗСКИХ МАШИНАХ – ПОД ПРИЦЕЛОМ «РЕНО-МЕГАН» И «ЛАГУНА».

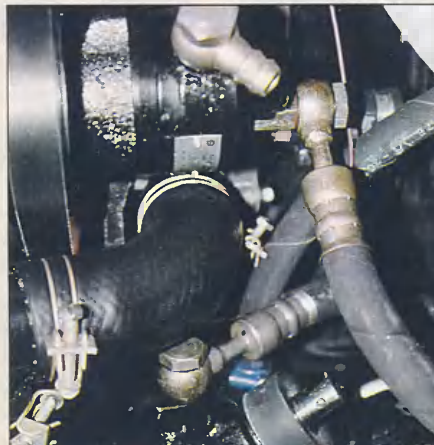
МОДЕЛЬ /	УАЗ-31622
ИЗГОТОВИТЕЛЬ /	УАЗ
ГОД ВЫПУСКА /	2002
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» /	С МАРТА 2002
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА /	30 ТЫС. КМ
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ /	ЗР, 2002, № 7, 11; 2003, № 1



ный на прокладку герметик решил проблему. Тогда же прошелся по всем соединениям системы и, подтягивая штуцер на оригинальном фильтре тонкой очистки топлива, сломал хилую конструкцию. Замену сделали, высверлив сердцевину обычного болта... Кстати, почему бы заводу не использовать компактный современный топливный фильтр типа ГАЗ-3110?

К 10-й тысяче стал сочиться «Тосолом» радиатор через плохо припаянный верхний патрубок. Подливая понемногу антифриз и подмазывая радиатор герметиком, доехали до 24-й тысячи, на которую пришелся очередной визит на завод. Деталь заменили, а спустя 6 тыс. км на верхнем бачке вновь выступили капельки...

К разряду мелочей отношу потеющие мотор и агрегаты трансмиссии – уровень масла в них постоянный. И, конечно, резиновые трубочки стеклоомывателя, которые частенько слетали с патрубков. Литров десять «обзора» в сумме вылилось на землю, по-



Представьте, как неудобно добираться до шланга ГУР сверху, из-под капота! Штуцер надежно прикрыт патрубком системы охлаждения.

ка не поменял шланги на «жигулевские» пластиковые.

Помните школьную задачку про бассейн с двумя трубами? Я решал ее на примере УАЗа, из которого жидкости не только выливались. Через передние проемы в сильный дождь под ноги повемногу стекала вода, пока не подогнули верхние части дверей. Впрочем, тут наступает черед другой уазовской слабости: он любит

«ЖЕЛЕЗКИ»

На третьей тысяче в ровном (и, увы, громком) шумовом фоне появился новый звук – противный высокий гул, особенно заметный на прогретой ма-

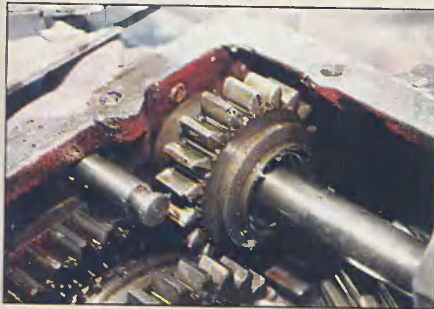


Один из «родников» – бензоприемник левого бака.

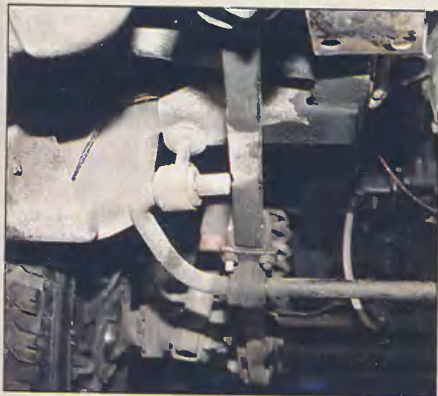


Водостоков-желобов у УАЗа нет... Результат – болотце под ногами.

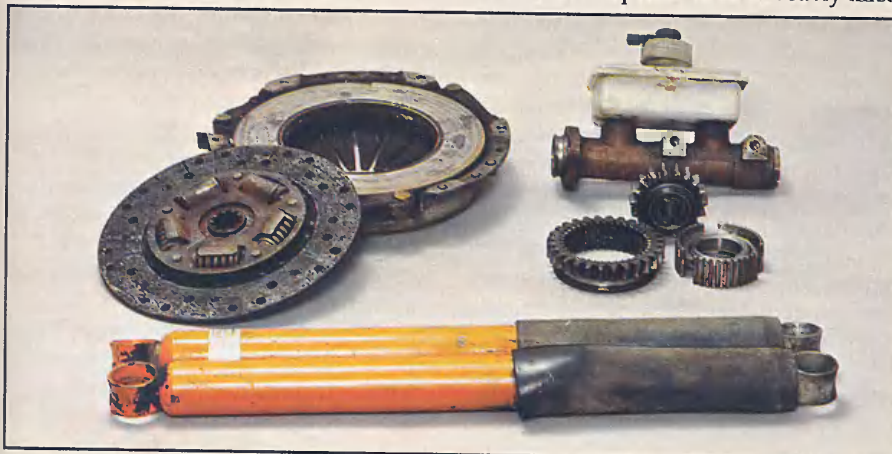
шине. Его источник – расположенный под полом электрический бензонасос – утихомирили, промыв фильтр грубой очистки, который создавал большое сопротивление. Говорят, на заводе плохо моют баки перед установкой... В дальнейшем промывка стала привычной, потому что насос принимался выть с завидной регулярностью, каждые две тысячи. В итоге при ТО на 10-й тысяче насос «Бош» переехал под заднее сиденье и приобрел статус запчаста, а его место занял старооскольский.



Шестерня задней передачи изношена однобоко – вероятно, имеет место «недовключение».



Стабилизатор сместился и «погрыз» рычаг подвески.



Криминальный квартет: глубже других в наш карман залезли сцепление, амортизаторы, коробка передач и главный тормозной цилиндр.

До 28 тысяч наша жизнь с УАЗом была, как я теперь понимаю, безмятежной. Кое-какие неисправности я устранял, с другими мирился. Так, поменял тусклые штатные лампы на фирменные, такой же мощности, но более яркие, плюнул на угасшие «противотуманки» и т. д. Сгорел стартер: энергично повернутый ключ в замке зажигания не вернулся после пуска. Отказал датчик температуры воздуха... В общем, мелочи, но за ними коппились серьезные проблемы.

Итак, на 29-й тысяче забуксовало сцепление. Проблема, насколько мне известно, не единичная, кому-то приходится менять узел раньше. Причины, полагаю, не только в «слабости» дисков, но и неудачных передаточных отношениях. Например, пониженная в раздаточной коробке – всего 1,47 (у многих аналогов – около 2), так что в песке и глине приходилось «палить» сцепление... На СТО присоветовали импортный комплект, который предлагают для «Волги» как усиленный.

Одновременно, раз уж попали в сферу сервиса, решили заняться прочими агрегатами, до которых не доходили руки. Так, еще с 11-й тысячи принялась «вылетать» задняя передача. С тех пор просил пассажира придерживать рычаг, когда надо было сдать назад. Коробку разобрали, нашли, что шестерни заднего хода изношены, и заменили на новые. Забегу вперед: спустя пару тысяч дефект вновь проявился! Видимо, шестерни не зацепляются, как положено. В коробке заодно поменяли муфту первой-второй передач. Кстати, содержимое картера мастера сервиса обзывали нитролом и сочи за лучшее,



Гюнтер. 42 года.

Живет в г. Дюссельдорф. Имеет две машины – «Опель» и БМВ. Среднегодовой пробег – 12 тыс. км. Работает экспертом по ценным бумагам. Знает все о биржевых котировках акций и колебаниях фондового рынка. Каждые 6 месяцев посещает уролога и дантиста. Педантично проходит все штатные ТО. Гюнтер не знает, что тормозные колодки обходятся ему в 4 евро на каждую 1000 км пробега.



Григорий. 39 лет. Живет в пос. Железнодорожный Московской обл. Имеет две машины – «Жигули» 6-й модели 88 года и «Мерседес» 84 года выпуска. Среднегодовой пробег – 62 тыс. км. Работает зав. клубом. Боится врачей и уколов. Свои автомобили ремонтирует у бывшего одноклассника Михаила, который каждые полгода берет с Григория 1,5 литра водки за замену колодок. Григорий не знает, что Михаил два года назад поставил на оба его авто тормозные колодки **FINWHALE** и с тех пор не менял их ни разу.

Finwhale®



**СПРАШИВАЙТЕ КОЛОДКИ
FINWHALE
В МАГАЗИНАХ ВАШЕГО ГОРОДА!**

ТОРГОВЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ

В РОССИИ:

Тел. +7 (095) 748 5245, 748 5247

промыв коробку, залить свежее импортное масло – благо, пробег уже приближался к очередному ТО.

Тогда же обнаружили потеки на задних амортизаторах «Плаза» и погрызенный стабилизатором рычаг передней подвески. С трудом найденные новые оригинальные узлы встали на свое место, а со своенравным стабилизатором справились, наварив ограничительные шайбы.

С первых километров тормоза УАЗа показали, км, своеобразными. Тугая педаль без особого эффекта подавалась на половину хода, затем тормоза срабатывали. На светофоре вдруг замечал, что машина катится, несмотря на нажатую педаль; впрочем, это можно было отнести и на счет сильной пружины, и на перепуск в главном тормозном цилиндре. При этом замедлялся автомобиль неплохо, укладываюсь в заданные параметры (ЗР, 2002, №12). Увы, на той же 29-й тысяче цилиндр потребовал замены. Мы попробовали три (!) узла, прежде чем остановились на более-менее приличном, который не перепускал жидкость. Но и теперь тормоза требуют привычки – они какие-то совсем не легковые.



**УАЗ-31622 «В ДЕНЕЖНОМ ВЫРАЖЕНИИ»
ЗА 30 ТЫС. КМ**

Средний расход топлива, л/100 км	14,7
Расходы на бензин, руб.	41 442
Подготовка к эксплуатации, руб.	10 390
Из них:	
аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки	270
Антикоррозионная обработка*	3800
Сигнализация*	2625
Установка магнитолы*	3695
Плановые ТО, руб.	8163
Из них:	
обкатка	940
ТО 10 000 км	996
ТО 20 000 км	1127
ТО 30 000 км*	4650+450
Запасные части, ремонт, руб.	19 140
Из них:	
масло «Мобил ATF»	250
Удлинение выхлопной трубы	500
Шинмонтаж	560
Бензонасос	970
Стартер*	715+735
Трос привода дроссельной заслонки	25
Шланг ГУР	100
Лампы Н4	200
Датчик температуры воздуха	70
Сцепление в сборе*	5940+1860
Коробка передач*	690+1580
Задние амортизаторы*	2020+350
Ремонт стабилизатора*	290
Главный тормозной цилиндр*	690+1250
Тормозная, охлаждающие жидкости, герметик	345
Итого, руб.	79 135

* Расценки фирменной СТО. Стоимость = запчасти + работа.

Очень хотелось поменять генератор. Его мощность, на мой взгляд, маловата для автомобиля с таким количеством потребителей: насос, две «печки», обогрев стекла, фары, магнитола и т. д. Косвенное тому подтверждение: аккумулятор из-за «недозаряды» отказался работать в сильные декабрьские холода. Борисовский завод АТЭ очень кстати освоил 90-амперный генератор (ЗР, 2003, № 1), который мы и поставили. Пока нравится.

Что сейчас? Ждут своей очереди проблемы с отоплением (я не зря упомянул про две «печки»), с той же задней передачей, с вращением вольтметром. Хочу увеличить ход «дворников», удлинив (разогнув) рычаг привода «трапеции»...

Из всех «железок» мы с УАЗом особенно уважаем маленькие желтые кружочки и с удовольствием тратим разноцветные

«БУМАЖКИ»

Каждый из 30 000 километров обошелся (без учета стоимости бензина) в 1,26 рубля. Это в два-три раза больше, чем для обычной легковой маши-

ны. Тем более, что визитами на фирменный, но дорогой сервис я не злоупотребляю, многие работы, в том числе часть плановых ТО, выполнили завод и наш техцентр. Увы, далеко оторвавшись от предшественника по ходовым качествам, УАЗ-3162 остался на прежнем уровне по надежности.

А ведь его цена тоже ушла далеко от предка – 9–12 тыс. долларов в зависимости от комплектации. Ей-богу, иногда хочется сказать: заберите дорогие опции вроде люка, металика, красивой панели приборов, «кенгурятника» – и на ту же сумму добавьте безотказности!

Конечно, много требуя, УАЗ-31622 много и отдает: на каком еще автомобиле можно вдвоем (!) поехать на пикник? Одолеть разбитый проселок с 800 кг в багажнике? Впрочем, это темы отдельных материалов. Как и продолжение сегодняшней: мы задали специалистам завода ряд вопросов и непременно познакомим с их ответами.

Кстати, вот еще одно преимущество УАЗа: с ним я, как сотрудник «За рулем», никогда не останусь без гонорара!

ПО МЕЛОЧАМ

ТЕКСТ / ВАДИМ КРЮЧКОВ

В последнем квартале минувшего года редакционный ВАЗ-2112 трудился весьма интенсивно. Большая часть пробега пришлось на шоссе. Только до Питера и обратно автомобиль съездил пять раз! Причем штурмовать трассу Е-105 выпадало в основном в темное время суток. Добавьте сюда дожди, снегопады, гололед, оттепели, похолодания – и вы поймете, что «двенадцатой» достались трудные километры. В целом машина с честью выдержала испытания – крутить гайки в дороге не приходилось. Но – и это «но» в очередной раз произошло с досадой – за благополучное возвращение из вояжей благодарить приходится не автомобиль, а его величество случай. Как бы тщательно ни обслуживали «двенадцатую» перед дальней дорогой, какие бы запчасти ни возили с собой на черный день – предугадать очередную неисправность почти невозможно. Впрочем, судите сами.

Только-только закончен один из осенних забегов – в баке еще плещется бензин, заправленный на трассе. И вот, ни с того ни с сего, в проливной дождь замирают стеклоочистители. Причаливаю к тротуару, начинаю проверять электрику. Предохранители целы, моторчик очистителя весело жужжит, а «дворники» стоят, как вкопанные. Вылезая из машины, берусь рукой за поводок... Все ясно – причина в механике, где-то оборвалась связь между электромотором и щетками. Ремонтировать их привод в полевых условиях, да еще под дождем – занятие неблагодарное: нужно демонтировать «жабо», да и доступ к тягам в автомобилях «десятого» семейства оставляет желать лучшего. С грехом пополам добираемся до сервиса. Нужные детали сняты – и тут же найден виновник. Суший пустяк, ничего покупать не надо – просто открылась одна из гаек, после чего соскочила тяга и электромоторчик стал крутиться вхолостую. Вроде бы мелочь, да только в сухом освещенном боксе на восстановление работоспособности стеклоочистителя, а также снятие и установку «жабо» ушло два с половиной часа! Слава богу, что это случилось сегодня, а не позавчера ночью где-нибудь под Валдаем.

Следующий пример – из зимних приключений. Трасса, утренние сумерки,

МОДЕЛЬ /	ВАЗ-2112
ИЗГОТОВИТЕЛЬ /	АВТОВАЗ
ГОД ВЫПУСКА /	2000
В ЭКСПЛУАТАЦИИ «ЗА РУЛЕМ» /	С ИЮЛЯ 2000
ПРОБЕГ НА МОМЕНТ ОТЧЕТА /	75 066 КМ
ПРЕДЫДУЩИЕ ПУБЛИКАЦИИ /	ЗР, 2001, № 2, 6, 7, 12; 2002, № 5, 10



мороз. Внезапно захандрила электрика – отказал левый передний указатель поворота, перестали светить правая лампа ближнего света и правый же передний «габарит». Открываю капот, снимаю крышку блок-фары. Дальше в перчатках работать невозможно – слишком мелкие детали, да еще адсорбер мешает. Пока не заоченели руки, успел поменять лишь лампу ближнего света. С «габаритом» затык – чересчур короткие провода и теснота мешают извлечь патрон. А уж левый «поворотник» – отдельная история. В пухлой зимней одежде руку за аккумулятором не просунуть. Тут надо засучить рукава и нежной детской или женской ручкой с музыкальными пальчиками добираться до патрона. Альтернативный вариант – снимать аккумулятор и бачок омывателя. Последний полон «незамерзайки», да и вообще: из-за пустяка в мороз в темноте разбирать полмашины да еще вдали от дома особого желания не возникает.

Всего два ярких примера из целой обоймы который раз подтверждают – ремонтпригодность «десятого» семейства принесена в жертву... непонятно чему. Манипуляции с деталями, прямо влияющими на безопасность, не должны доставлять столько проблем!

ВАЗ-2112	
Пробег, км*	16 671
Из них: город	7845
шоссе	8826
Средний расход топлива, л/100 км**	7.71
Расходы на бензин, руб.	12 598
Расходы на запасные части, ремонт, обслуживание, руб.:	
Масло моторное (две заправки)	2900
Фильтр масляный (2 шт.)	280
Фильтр очистки топлива	120
Воздухочиститель	100
Свечи	360***
Ремонт кривошипно-шатунного механизма стеклоочистителя	838***
Лампы фар, габаритов, указателей поворота	25
Датчик уровня топлива	1030***
Уплотнительное кольцо системы выпуска	90***
Регулировка стояночного тормоза	45***
Прокладка картера, прокладка маслоснаоса, сальник коленвала	850***
Общие расходы на бензин, запасные части и ремонт, руб.	19 236

* Общий пробег – 75 066 км. ** Зимняя эксплуатация. *** Запчасти и стоимость работ.

Что еще вышло из строя? Отказал датчик уровня топлива в баке (уже второй), стала «подсекать» система выпуска, перестал запирается замок пятой двери, в нижней части двигателя появились потеки масла, «поплыли» обороты холостого хода. Все эти неприятности не мешали добираться домой, а о том, сколько стоило их устранение и какие запчасти понадобились, вы узнаете из таблицы.

Минувшая зима началась с холодов, а потому грех не вспомнить о характерной болезни шестнадцатиклапанных двигателей ВАЗа – затрудненном пуске. Пару лет назад заводчане поборили дефект. Переход с контроллера «Январь-4» на «Бош-М 1.5.4» и «Январь-5», казалось, дал положительный результат. В зиму с 2000 на 2001 год автомобиль, оснащенный контроллером «Январь-5» и программой управления J5V05F16, легко пускался до –25°C. Следующий сезон он одолел с тюнинговой программой (ЗР, 2001, № 7). Несмотря на очень мягкую зиму, все же удалось проверить его пусковые свойства. Исправный мотор те же –25° градусов врасплох не застали.

И вот сезон нынешний. Его встретили, вооружившись свежей версией заводского программного обеспечения. Поводов для беспокойства не было, но чутье подсказало запастись парой баллончиков с пусковой жидкостью на основе эфира. Угадал! Трудности с пуском начинаются при минус 22–23°C. Если за бортом ниже – без волшебного снадобья к автомобилю лучше не подходить. Заводчанам стоит призадуматься – это где же надо было дать маху настолько, что даже фирмы, специализирующиеся на чип-тюнинге, нынче отказываются улучшать пусковые свойства шестнадцатиклапанных моторов?

Прогноз дальнейшей жизни нашей «двенадцатой»? Хм, внезапные поломки угадать трудно, а вот то, что «родное» сцепление прошло уже больше 75 тысяч, пожалуй, стоит записать в актив. А вы как думаете?

ФРАНЦУЖЕНКИ

«РЕНО-МЕГАН»

гам на большой скорости и с полной нагрузкой. О подтекании жидкости говорить не приходится: стучащие амортизаторы, как правило, еще вполне работоспособны. Но тянуть с заменой не стоит – износ быстро прогрессирует.

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

ФОТО / АЛЕКСАНДР БАТЫРУ И «РЕНО»

После приватизации в 1996 году компания «Рено» начала наступление по всему фронту. В России ее главной ударной силой стал «Рено-19», бестселлер начала 90-х. Французские автомобили оказались не такими уж нежными и стойко переносили российскую действительность. Сменивший «Рено-19» «Меган» и более просторная «Лагуна» также пользовались неплохим спросом. Сегодня на рынке трех-семилетние «рено» представлены в основном этими двумя моделями. Составить портрет «француженок» и оценить расходы на их содержание нам помогли специалисты дилерского техцентра «Автомир».

БЕЗ ПРУЖИН

Те, кто впервые заглянул под днище «Мегана» или «Лагуны», порой искренне удивляются: где задняя подвеска? Действительно, нет ни пружин, ни нагромождения рычагов – лишь мощная балка и почти горизонтально расположенные амортизаторы. В балке проходят торсионы – стальные упругие прутки, связанные с кузовом. Срок их службы значительно больше, чем пружин и рессор, «осанка» автомобиля годами остается неизменной. Переставлять торсионы для увеличения клиренса не рекомендуется, так как они будут нагружены значительно сильнее, чем предусмотрено конструкцией, и могут сломаться. При этом нарушится и работа тормозной системы (если автомобиль оборудован регулятором сил задних тормозов). Сломать же торсионы при их нормальной установке почти нереально. Менять торсионы лучше в дилерском центре «Рено», так как без специального приспособления правильно их выставить сложно.



«Рено-Меган Классик» образца 1995 года. Помимо кабриолета, в семействе «Мегана» есть и купе.



Задняя подвеска – торсионная.



Потрескавшийся сайлент-блок задней балки рано слисывать в утиль.

Если сзади слышались стуки – скорее всего, виновны амортизаторы, вернее, их наклон. Даже небольшого износа достаточно, чтобы поршень начал «перекашиваться» в цилиндре при работе подвески. Чаше всего их «подкашивает» езда по плохим доро-



Сильный наклон амортизаторов – виновник стуков при «перекладке» поршня.



Магистрали под днищем защищены стальными кожухами.

Сайлент-блоки балки задней подвески после 100–150 тыс. км покрываются трещинами. Но не спешите их менять – они способны без проблем пройти еще столько же. Да и операция эта совсем непростая – сайлент-блоки запрессовываются «на горячую», а нагревать при-

НА СОДЕРЖАНИИ

И «ЛАГУНА» В РОССИИ

ходится две массивные детали одновременно. Первому попавшемуся сервису под вывеской «Чиним все» доверять эту работу не стоит.

Спереди – псевдо-«Мак-Ферсон», но весьма надежный и ремонтпригодный. Так, шаровые опоры служат не менее 100 тыс. км и меняются отдельно от рычага. Сайлент-блоки ходят более 200 тыс. км. Менее долговечны стойки стабилизатора поперечной устойчивости: их хватает на 30–35 тыс. км.

Передние стойки годами работают без стуков и течей, а продлить жизнь закрипевшему подшипнику опоры поможет «Литол». Рулевые наконечники



Тормозные диски – без защитных кожухов.

ком, а гонки формулы 1 устраивают прямо на улицах, этому не придают значения. На некоторых «француженках» напрочь отсутствуют кожухи, закрывающие внутреннюю сторону тормозного диска. В результате внутренняя колодка стирается намного сильнее наружной. В среднем колодки приходится менять каждые 20–30 тыс. км, поэтому к очередному ТО желательно иметь комплект про запас. Достается и диску: три комплекта колодок – для него предел. Под кожухи не предусмотрены даже крепежные отверстия, но в дилерских центрах «Рено» эту проблему решат. Впрочем, к эффективности тормозов претен-



Основные места утечки масла: сальник штока выбора передач и сальник-пыльник привода.

зий нет, да и направляющие, в отличие от «Рено-19», здесь не «закаисают».

На «меганах» дисковые тормоза – только спереди, а на большинстве «лагунов» их устанавливали и сзади. Тем живется еще хуже: колодки изнашиваются порой даже быстрее передних. Следить за износом лучше визуально, осматривая колодки при каждом ТО. На электрические датчики износа в российских условиях уповать не стоит: их контакты частенько отгнивают.

Зато барабанные тормоза хороши по всем статьям. Стальные барабаны стойко сопротивляются коррозии и износу, четко работает автоподвод колодок. Первые 60 тыс. км о них вообще можно не беспокоиться – к этому пробегу износ колодок 50–60%.

К работе регулятора тормозных сил («колдуна») претензий нет. А если на автомобиле установлена АБС, то регулятор отсутствует. Датчики АБС редко выходят из строя – в основном, из-за отгнивших разъемов или механических повреждений.

ОТКУДА МАСЛО?

Найти подержанный автомобиль без следов масла на агрегатах так же трудно, как и устранить все подтекания. Да зачастую это и не требуется: если масла уходит в год по чайной ложке, а ремонт потянет на сотни баксов, лучше оставить все как есть. В полной мере это относится к уплотнению штока выбора передач на «Рено». По заводским инструкциям для замены сальника придется снимать коробку передач. Впрочем, для негарантийных машин «Рено» предлагает обходную (но не менее надежную) технологию ремонта. Операция зани-



Универсал «Лагуна Невада» и хэтчбек «Рено-Лагуна».

служат минимум 60 тыс. км, а вот стук во внутренних шарнирах тяг (со стороны рейки) иногда появляется и раньше. Это неопасный и непрогрессирующий дефект, но к техосмотру, возможно, придется заменить тяги и отрегулировать сходжение колес.

Подшипники ступиц можно записать в долгожители: задние конические служат не менее 150 тыс. км, передние – от 100 тыс. км.

ГРЯЗЕВЫЕ ВАННЫ

Дисковые тормоза, в отличие от барабанных, очень не любят грязи. Похоже, в Европе, где тротуары моют с порош-



«Рено-Меган Классик» после рестайлинга в 1999 году.

мает всего 40 минут. На гарантийной машине течь устранят бесплатно.

Другой потенциальный масляный «родник» – так называемый сальник-пыльник левого привода. Через него «трансмиссионка» может уходить довольно быстро, поэтому после пробега 50 тыс. км обязательно обращайтесь на него внимание. Ручная коробка не любит пониженного уровня масла – ускоренно изнашивается шестерня пятой передачи. Замена трансмиссионного масла (75W90 GL-5) инструкцией не предусмотрена.

Автоматическая коробка с электронным управлением тоже формально не нуждается в замене масла. Но специалисты «Автомира» рекомендуют все же периодически контролировать его состояние и менять вместе с фильтром при сильном потемнении или «горелом» запахе. Основные проблемы «автомата» связаны с окислившимися контактами в разьемах, но самому лучше не экспериментировать – на сервисе устранение подобных неисправностей займет не более одного нормо-часа, да и дорогой агрегат целее будет.

Пыльники наружных ШРУСов очень долговечны. Но если на них появились трещины или разрывы (последние выдают следы смазки), менять придется привод в сборе – узел неразборный, и даже хомут на пыльнике без замка. При целых пыльниках ШРУСы работают более 150 тыс. км.

Неплохой ресурс и у сцепления – при спокойной езде оно выдержит 100 тыс. км. Менять лучше весь комплект в сборе.

СЧЕТ ЦИЛИНДРОВ – ОТ МАХОВИКА

Впрочем, вспоминать об этой причине французов придется нечасто. Бензиновые двигатели надежны, при своевременном обслуживании их ресурс – 350–500 тыс. км. Межсервисный пробег – 15 тыс. км. Каждые 60 тыс. км обяза-

тельно меняйте ремень ГРМ с роликами – обрывы случались уже на 70 тыс. км (к слову, в Европе те же ремни ходят 120 тыс. км). При обрыве на шестнадцатиклапанных моторах клапаны встречаются с поршнями, на восьмиклапанных бывают счастливые исключения.

Большинство автомобилей выпуска 1995–1998 гг. на российском рынке – со знакомым по «Святогору» двигателем F3R. Механика взаимозаменяема, но блок управления «француза», в отличие от «москвичовского», закодирован на работу со штатным иммобилайзером. Кстати, этот двигатель был весьма популярен у европейских тюнинговых фирм: там почти без ущерба снимали с него намного больше «лошадей», чем указано в инструкции (в том числе и путем установки турбонаддува).

Неравномерность работы на холостом ходу обычно устраняется промывкой либо заменой клапана холостого хода или форсунок. Причем последние нельзя мыть на ультразвуковом стенде, а только сольвентом (это официальная рекомендация фирмы «Рено»). Иначе после промывки форсунки могут заклинивать в закрытом положении или, наоборот, переливать.

Система выпуска в России служит четыре-шесть лет. Цельную трубу, установленную на заводе, при замене какой-либо ее части придется разрезать, а новую деталь крепить специальным хомутом. Нейтрализатор не слишком привередлив, на московском бензине работает более 200 тыс. км.

ДЕТСКИЕ БОЛЕЗНИ

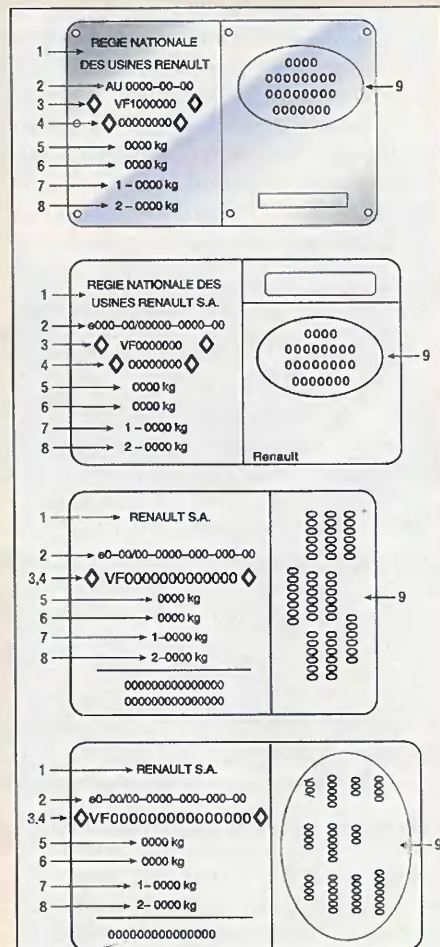
Многочисленные неисправности автомобилей первых серий (поломка защелки перчаточного ящика, ручек управления вентиляцией, люфт спинок сидений и т. д.) устранили еще в 1996 году. Сложнее оказалось избавиться от дребезжания полуопущенных стекол на высокой скорости и запотевания

противотуманных фар – эти недостатки есть и сейчас.

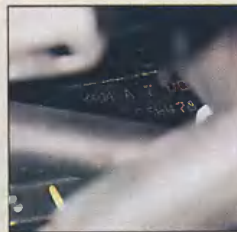
На автомобилях первых выпусков ржавеют арки задних колес. Уже в 1997-м проблема была решена. Одиноконный кузов современных машин стойко сопротивляется ржавчине, а от сквозной коррозии «Рено» дает в России шестилетнюю гарантию (в Европе – 12 лет).

РОССИЙСКИЙ ПАКЕТ

Его получили автомобили для России после рестайлинга 1999 года. Сюда входят защита картера двигателя, более



Расшифровка некоторых данных «Овальной таблички» «Рено»: 1 – изготовитель; 2 – номер сертификата ЕЭС; 3 – национальный тип автомобиля, перед которым указан международный код изготовителя (VF1 соответствует RENAULT FRANCE); 4 – номер кузова; 5 – максимальная разрешенная масса автомобиля; 6 – максимальная разрешенная масса автомобиля с прицепом; 7 – максимальная допустимая нагрузка на переднюю ось; 8 – максимальная допустимая нагрузка на заднюю ось; 9 – коды типа коробки передач, уровня комплектации, дополнительного оборудования, краски, обивки салона.



На машинах примерно до 1998 года номер двигателя был выбит на алюминиевой табличке, приклепанной к блоку...

...на современных моторах он гравировается.

«Овальная табличка» на современных машинах – внизу на правой центральной стойке.

ЭВОЛЮЦИЯ «РЕНО-МЕГАН»

1995. Представлена модель «Меган», использующая платформу «Рено-19». Кузова – пятидверный хэтчбек и купе. Чуть позже появился четырехдверный седан. Бензиновые двигатели 1,4; 1,6; 2,0 л, дизель и турбодизель 1,9 л.

1996. Представлен на тот момент самый маленький в Европе УПВ «Рено-Меган Сценик». (К модели «Меган» относится лишь формально.) Представлен «Меган»-кабриолет. Его продажи начались в 1997 году.

1998. Начало выпуска универсала.

1999. Крупный рестайлинг всего модельного ряда. Внешне неизменными остались лишь крыша, двери и задние крылья. Появились новые блок-фары и задние фонари. В базовой версии 13-дюймовые колеса заменены 14-дюймовыми, на многих моделях появились литые 15-дюймовые, а для купе – и 16-дюймовые. Изменилась приборная панель. Серийными стали две подушки безопасности спереди и ремни с преднатяжителями. В том же году преднатяжители в серийном оснащении появились и сзади. Часть автомобилей оборудована электронным адаптивным «автоматом». Обновлена гамма бензиновых двигателей: они стали мощнее и экономичнее. Базовые параметры остались прежними (рабочие объемы не изменились). Появились моторы с непосредственным впрыском топлива в цилиндры – бензиновый двухлитровый F5R и турбодизель 1,9 dCi.

2001. В декабре представлена новая гамма моделей. Значительно расширен список стандартного (например, боковые передние подушки безопасности) и дополнительного оборудования.



СТОИМОСТЬ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ «РЕНО-МЕГАН» У ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ В МОСКВЕ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ*

Пробег, тыс. км	15	30	45, 75, 105, 135	60, 120	90
Стоимость, долл. США	109	179	99	399	229

* На остальной территории России на 10% ниже. Для «Рено-Лагуна» на 5-6% выше.

СТОИМОСТЬ РАБОТ (КРОМЕ ТО)

Работа	Стоимость, долл. США
Диагностика двигателя	35
Замена ремня ГРМ с роликами на двиг. K7M (1,6 л, 8-кл.)	63
Замена ремня ГРМ с роликами на двиг. K4M (1,6 л, 16-кл.)	125
Ремонт двигателя после обрыва ремня ГРМ	250-350
Замена сальника-пыльника ШРУСа	56
Устранение неисправностей электрических цепей АКП	до 35
Замена масла и фильтра АКП	40
Замена или промывка клапана холостого хода	15
Промывка форсунок	50
Замена сальника штока выбора передач (по обходной технологии)	80
Замена стоек стабилизатора поперечной устойчивости (2 шт.)	30
Замена рулевых тяг (2 шт.)	45
Регулировка схождения колес	30
Замена шаровой опоры	14

В мае 1998 года «Меган» получил четыре звезды в ходе краш-тестов EuroNCAP и был удостоен титула самого безопасного автомобиля в своем классе.

СТОИМОСТЬ ОРИГИНАЛЬНЫХ ЗАПЧАСТЕЙ

Запчасти	Стоимость, долл. США
Ремень ГРМ с роликами на двиг. K7M (1,6 л, 8-кл.)	42
Ремень ГРМ с роликами на двиг. F4R (2,0 л, 16-кл.)	84
Ремень ГРМ с роликами на двиг. F3R (2,0 л, 8-кл.)	186
Ремень ГРМ на двиг. F3R (2,0 л, 8-кл.)	27
Комплект впускных клапанов на двиг. F3R (2,0 л, 8-кл.)	120
Комплект выпускных клапанов на двиг. F3R (2,0 л, 8-кл.)	140
Клапан холостого хода на 16-кл. двиг.	107
Клапан холостого хода на 8-кл. двиг.	120
Стойка стабилизатора поперечной устойчивости	10
Амортизатор задний («Меган»)	50
Амортизатор задний («Лагуна»)	90
Комплект передних тормозных колодок («Меган»)	50
Комплект задних тормозных колодок («Меган»)	78
Комплект передних тормозных дисков («Меган»)	86
Комплект передних тормозных дисков («Лагуна»)	150
Комплект задних тормозных дисков («Лагуна»)	179
Сальник-пыльник	25
Привод колеса левый в сборе	287
Шаровая опора	20-25
Датчик АБС	83

ЭВОЛЮЦИЯ «РЕНО-ЛАГУНА»

1994. На смену «Рено-21» приходит «Лагуна». Базовые двигатели – восьмиклапанные 1,8 и 2,0 л, 16-клапанный 1,9 л, V-образная «шестерка» 3,0 л и дизель 2,2 л.

1995. Новая V-образная 24-клапанная «шестерка» 2,9 л и турбодизель 2,2 л (12 клапанов).

1998. Рестайлинг модельного ряда. Незначительно изменилась внешность, передняя и задняя светотехника. На все версии серийно устанавливаются 15-дюймовые колеса. Более мощные и экономичные 16-клапанные двигатели 1,6 и 1,8 л пришли на смену 8-клапанным 1,8 и 2,0 л. Предложена версия 1,8 л на сжиженном газе. Турбодизель с непосредственным впрыском (1,9 л) заменил 2,2-литровый атмосферный. Значительно расширен список оборудования (подушки безопасности, электропакет и т. д.).

2000. Обновление гаммы с дальнейшим расширением списка оборудования: так, кондиционер – на все модели в базовой комплектации. Представлена «Лагуна» второго поколения.

жесткая подвеска с гарантированным клиренсом при полной нагрузке не менее 120 мм, дополнительная защита топливной и тормозной магистралей. Кроме того, систему управления двигателем адаптировали к сильным морозам, установили более мощный генератор (110 А) и аккумулятор (70 А·ч).

ВЫБИРАЕМ

Покупая подержанный автомобиль, особое внимание уделите кузову. Желательно проверить на стенде углы установки управляемых колес. У них регулируется только схождение, и отклонение в других углах потребует замены деталей подвески или правки передка кузова. В любом случае, это повод для торга.

Избегайте машин выпуска 1995–1996 гг. – возможно, прежний владелец вылечил не все «детские болезни». Стоит поостеречься редких машин с бензиновыми «шестерками» или дизелями. Последние официально в Россию не поставлялись; их ремонт заметно дороже и дольше – запчасти на заказ придется ждать до 20 дней.

Также необходимо проверить, на месте ли так называемая овальная табличка, без которой будет сложно заказать запчасти. На старых машинах это алюминевая пластинка (см. рис.) – она приклепана к кузову на моторном щите или правой чашке брызговика. На новых автомобилях (примерно с 1998 года) аналогичная бумажная наклейка (см. фото) находится в нижней части правой средней стойки кузова. На ней – вся информация об автомобиле.



У НАС В ГОСТЯХ – КОЛЛЕГИ ИЗ ГЕРМАНИИ С РАССКАЗОМ О...
РОССИЙСКИХ МАШИНАХ. ДАЛЕЕ – ПРИЗЫ ЧИТАТЕЛЯМ,
ПРАЗДНИК 8 МАРТА, АВТОМОБИЛИ ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ,
ПУТЕВЫЕ ЗАМЕТКИ И ПОДБОРКА КЛУБНОЙ ПОЧТЫ.

РУССКИЕ ЕДУТ!

РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛИ ГЛАЗАМИ НЕМЦЕВ

Большинство из нас познакомилось с продукцией зарубежного автопрома лишь после того, как рухнул «железный занавес». Жители же Европы, пусть и немногие, ездили на советских машинах еще полвека назад. В 50-х «Волгу» и «Москвич» вовсе не считали музейными экспонатами, они завоевывали медали и кубки на международных выставках и ралли.

Многие уверены, что сегодня ни один бюргер из сытой Германии (по крайней мере в здравом уме) не купит «Ладу» или «Ниву». Между тем спрос на российские машины существует, даже появился новый дилер – фирма «NW Аутоферттрибс-ГмбХ» некоего Дитера Трашки, который называет себя «профессиональным оптимистом». Российскими авто торгуют в Германии более двухсот (!) автосалонов с годовым объемом, правда, всего около полутора тысяч штук. Покупатели отдают за «десятку» 7890, за «Ниву 1,7i» – 10 450 евро. В рейтинге стоимости одной лошадиной силы наши «тнедые» – на первом месте! То есть – самые дешевые.

АКУЛЫ ПЕРА

Наши автомобили не обделены вниманием автомобильной прессы. Послушаем журналистов «Ауто-Бильда», которые неоднократно проводили тесты «десяток».

«Добро пожаловать в автомобильный каменный век. «Лада-110/111» (ВАЗ-2110, ВАЗ-2111) воплощает шарм подремонтной квартиры в панельном доме. Усилитель руля? Его нет. Эйрбэги? Тоже нет. АБС? Мимо. Но оно едет, тормозит, поворачивает, берет пять человек на борт и в версии комби предоставляет столько же места для поклажи, как «Гольф Вариант». Здесь уже есть электростеклоподъемники, центральный замок и иммобилайзер. Правда,



«Неисправимый оптимист» Дитер Трашка с коллегами по бизнесу.

Этой «десятке» уготована счастливая судьба: ее ждут ровные автобаны, хорошее масло и фирменные запчасти.



лучше бы «Лада» потратила деньги на отделку салона: он воняет пластиком, вентилятор завывает, как буря в казахской степи. Зато нет претензий к спокойно работающему двигателю.

Самый большой минус – отсутствие усилителя руля. Парковка, развороты чрезвычайно утомительны. Да и коробка требует сильной руки. Особенно неохотно включается задний ход.

«Вы ищете эксклюзивный автомобиль, более редкий на немецких дорогах, чем «Порше» или «Феррари»? Трудно поверить, за какие небольшие деньги вы можете исполнить свое желание: это – «Лада-111». Всего за 8687 евро вы получите новенький автомобиль-

универсал... В нем многого не хватает, но то, чего нет, не может и ломаться! Похоже, это стало девизом «Лады»...

Лучшее в ней скрывается под капотом, который даже поддерживают газовые упоры. Это – четырехцилиндровый двигатель с восемью клапанами. При размеренной езде мотор удивительно экономичен. Аккуратная работа педалью газа снижает расход топлива далеко за восьмилитровую отметку. А еще водитель «Лады» может сэкономить на расходах в фитнес-клубе. Потому что тот, кто крутит ее руль, сожжет больше калорий, чем на тренажере. Зато удивительно хороша подвеска: ни смена нагрузки, ни резкие маневры не смогли вывести «Ладу-111» из равновесия.

Перебив косточки «десятому» семейству, журналисты взялись за «Ниву»: «Да, он еще существует – этот «старый русский». Надежный, прочный, дешевый. Жить с ним означает вернуться в каменный век техники, но на бездорожье «Нива» показывает себя надежным партнером. Читатели постарше еще хорошо помнят это русское полноприводное ископаемое. В начале восьмидесятых малютка «Нива» (3,74 м – короче «Опеля-Корса») занимала целых 40%

на рынке вселорожников. Капиталистический прогресс состарил ее на световые годы. Техника и исполнение выглядят столь антикварными, что всерьез задаешь себе вопрос: «Как им удалось запустить в космос первого человека?»

Она выглядит независимо среди своих привязанных к асфальту собратьев, этих навороченных современников, модных бульварных «кряузеров», для которых хромированные «кенгурины» кажутся важнее понижающей передачи. Скромность облика делает «Ниву» симпатичной и не раздражает водителя, если он не нуждается в шоу и считает классическую конструкцию важнее шести эйрбэгов.

Иначе невозможно простить этому русскому «Ленд-Роверу» множество недостатков. Уже спустя несколько километров становится понятно, насколько мы избалованы привычкой ездить в наших современных «хай-тек ящиках», воплощении безопасности, где все делает электричество.

«Нива» не имеет ничего из этого набора. Ни ABS, ни подушек, ни регулируемых по высоте ремней безопасности, ни их преднатяжителей, ни ограничителей их усилия, ни усилителя руля, ни регулировки сидений по высоте, ни центрального замка, ни даже часов. Держатель стаканов? Империалистический люкс. Русский лучше покурит: пепельниц аж три.

Комфорт? Не замерзнете зимой и не промокнете под дождем летом. Зато что-то шумит и гремит и лишь на светофоре понимаешь, что это хныканье идет из магнитолы (опция!). Длинный рычаг коробки напоминает грузовичок шестидесятых годов. Он трясется как универсальная тележка на булыжнике. Мотор ревет так, что добровольно не станешь разгоняться больше сотни. Коробка передач воеет, управление нечеткое и тяжелое – каждый поворот становится личным врагом водителя.

Но если «Нива» на дорогах во многом проигрывает, в лесу и в поле она становится настоящим героем труда, преодолевает самые непролазные из всех непролазных путей, продирается с радостью сквозь любую грязь. Источая клубы пара, гордая, как Оскар, и заляпанная по самые стекла, она, кажется, хочет прогудеть: «Смотрите, вы, городские собраты, я всего лишь старый русский автомобиль, но за 20 лет я перевез миллионы людей до самых дальних уголков



«Загаженный и парящий, как паровоз, этот феномен по имени «Нива» грохочет и вздыхает, но никогда не ломается окончательно!».

Ни один автомобиль из тех, что побывали в руках нынешних немецких журналистов, не проходил лосиный тест – «переставку» медленнее, чем «Нива». На спидометре – всего 55 км/ч.



огромной страны, верно и надежно. И этим людям наплевать на ваши эйрбэги, ABSы или ЭСПы. Они счастливы, что вообще добрались, куда хотели».

ИЗ ПЕРВЫХ УСТ

Красноречие немецких журналистов возбудило читателей. На страницах журналов «Ауто-Бильд», «Ауто Мотор унд Шпорт» и в Интернете завязались бурные дискуссии поклонников и противников российских машин.

«Кто-нибудь видел этот ящик? Только сумасшедшие могут предлагать такое... Единственное преимущество – модель не устареет и через десятилетия... Ее сразу нужно регистрировать как олдтаймер».



Еще недавно ЛуАЗ-969М с дизелем (!) покупали в Германии лесники. А ныне любители туризма и рыбалки охотно подчищают склады армии ГДР – там еще остались амфибии ЛуАЗ-967 (на фото).

«У нас в Австрии еще встречаются «лады-нивы», в основном у охотников и фермеров. Автомобиль неубиваем, легко чинится и он – самый дешевый внедорожник наряду с «Сузуки-Самураем».

«Конечно, «Лада» неубиваема, но на стенде в Лейпциге люди подходили, лишь чтобы усмехнуться. Она выглядела комично между остальными современными автомобилями».

«Я считаю, что «Лада» и «Трабант» заслуживают звания «Автомобиль столетия». В конце концов, оба вывезли целое государство к свободе».

«Единственное, в чем упрекают «Ладу» – техника восьмидесятых. Но посмотрите, что мы выпускаем в странах третьего мира! Качество ее отделки типично русское: почти все можно исправить рихтовочным молотком».

«Кому повезло купить хорошо обработанный антикоррозионным составом русский автомобиль, будет доволен долгие годы. И уж не сравнить со «Смартом»!»

«Внешний вид – дело вкуса. По мне, так самые уродливые авто это не «Лада», а новая «семерка» БМВ да W140 от «Мерседес-Бенца»...

«Русские могут кое-что, если им... дадут сделать. Я думаю, родстер «Лада» был бы у нас успешным, только его не построят. Жаль...».

Жесткая язвительность к недостаткам и непредвзятая оценка достоинств – таков взгляд с немецкой «колокольни». Ее обитателям, возможно, виднее. Хотя, поднявшись так высоко, легче сохранять невозмутимость...

НЕМЕЦКИЕ ЖУРНАЛЫ

И ОТЗЫВЫ ПОТРЕБИТЕЛЕЙ

ЧИТАЛ АЛЕКСЕЙ ВОРОБЬЕВ-ОБУХОВ

ФОТО AUTOBILD

СТАРТ «СНЕЖНОЙ КОРОЛЕВЫ»

КУПИВ НОВЕНЬКУЮ «САМАРУ-2», СПЕЦИАЛИСТ ТЕХЦЕНТРА ЗР СРАЗУ НАШЕЛ, К ЧЕМУ ПРИЛОЖИТЬ РУКИ

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПОПОВ

Помню, еще в салоне решил: не начну ездить на своем ВАЗ-2115 без предварительной подготовки. Кто знает, как на заводе все привернули и отрегулировали? Без сигнализации тоже никуда. И без антикора...

«ИГРА» В ЗАЩИТУ

Традиционно начал с дополнительной антикоррозионной обработки. Долой передние подкрылки и оба бампера! Работа несложная, зато с фронта и тыла кузов полностью доступен.

Очередь за накладками крыльев и дверей. Клеевая полоска по периметру и пара пистонов внутри – это все, чем они «цепляются» за жель. Сжимая лепестки пистонов пассатижами, аккуратно отделил накладки. Позже приклеил их крепче, чем на заводе. Поделюсь опытом: свойства клеевого слоя восстанавливаются, если его слегка увлажнить растворителем или бензином. Обезжирив поверхность под накладкой, «пришлепнул» ее на место – щелей нет.

Наконец, снял накладки порогов. Вот так сюрприз! Всего одна поездка, а под ними полно песка и грязи. Антигравийка и антикор здесь не повредят. Для этого подойдут составы в аэрозольных баллонах (см. статью «Легкая броня» – ЗР, 2002, № 9). Кузов я обработал препаратами марки «Тектил».

Дополнительные подкрылки еще никому не мешали. Но как же быть со штатными передними? Ту их часть, что крепится к нижней кромке бампера и закрывает полость между ним и колесом, коллеги посоветовали оставить. Остальное отрезал на уровне чуть выше бампера и выбросил. Все равно толку от тщедушных «хвостиков» немного. Поверх усеченных поставил дополнительные подкрылки. Немало грязи попадает в моторный отсек из колесных ниш через окна для рулевых наконечников. Их закрыл недорогими резиновыми фартуками.

У ВАЗ-2115 передний бампер отстоит от кузова дальше, чем у «десятки».

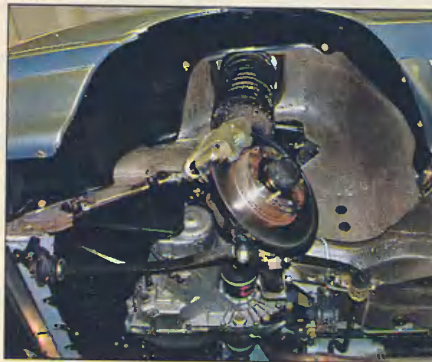
И снизу на радиатор беспрепятственно летит грязь. А тут еще низко расположенные воздушные каналы в облицовке бампера. Что можно придумать? У моей «Самары-2» щель между нижней кромкой облицовки бампера и балкой закрыта пластиком, а каналы (изнутри) – пластиковой сеткой на винтах. Ею радиатор защищен от случайных камней. Охлаждение же достаточно эффективно даже летом.

Заднему бамперу слегка исправил форму. Верхняя кромка его облицовки часто провисает – неровная щель совсем не радует глаз. Избавился от нее, приклеив между бампером и полкой на кузове поролоновую «кобаску», используемую в строительстве.

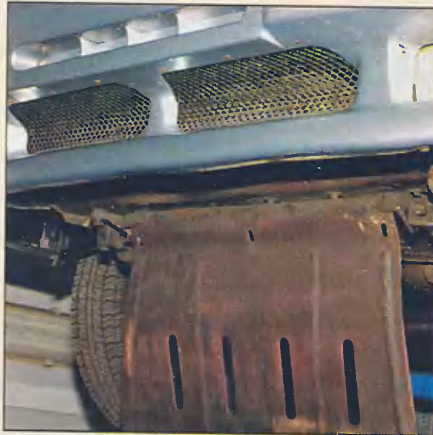
Дополнительная защита поддона двигателя – важная штука, но часто затрудняет обслуживание. У меня шиток

крепится на шарнирах: обслуживать машину гораздо удобнее.

Подробно рассказать обо всех доработках «пятнадцатой» в рамках этого материала невозможно. Упомяну лишь важнейшие. Установил сигнализацию «Аркан», замок капота «Худ-лок», блокиратор рулевой колонки «Гарант», дополнительную шумоизоляцию салона, ну а на десерт – проигрыватель компакт-дисков, акустическую систему, радиоантенну, электрические замки и стеклоподъемники передних дверей. Добавил немного мелочевки: панорамное зеркало на лобовое стекло, пластиковые колпаки колес, дефлекторы над дверными стеклами, чехлы сидений. В итоге, без учета стоимости работ (все делал сам), «пятнадцатая» подорожала на 700 долларов США.



Штатный подкрылок.



«Защита» на шарнирах.



Щель закрыли пластиком.

КИПИТ РАБОТА!

Уже в первых поездках огорчила система охлаждения. Стоило стрелке указателя температуры немного зайти за стоградусную отметку, как «Тосол» вскипал – и в расширительном бачке поднимался доверху, даже просачивался из-под пробки. Затем срабатывал вентилятор, и уровень жидкости снижался до нормального. Подсоединив к диагностической колодке контроллера прибор «ИнжВАЗ», я убедился, что мо-

мент включения вентилятора соответствует положенным 105°C , а отключается он около 100°C . Значит, все дело в негерметичности. Нашел ее причину – неровный край горловины расширительного бачка и сама пробка, выпускной клапан которой открывался при давлении, гораздо меньшем положенного (1,1–1,5 атм). Сгладив неровности на горловине и заменив пробку исправной, добился герметичности системы. Проверить это несложно: если, как минимум, через минуту после остановки двигателя открывать пробку расширительного бачка, должно слышаться шипение выходящего воздуха.

А через полтора месяца безупречной работы – та же картина! Но причина другая. Разрушился прозрачный пластиковый корпус клапанов внутри пробки, и их детали выпали в бачок. Хорошо, не в патрубок, ведущий к термостату. Дефект заинтересовал. Оказалось, что разрушение пробки такой конструкции без видимых причин – дефект распространенный. А на рынке встречаются по крайней мере три конструкции пробок. Сняв с автомобиля расширительный бачок, при помощи компрессора и манометра проверил все три варианта. Оказалось, что лучше всех работает пробка старого образца с латунным клапанным корпусом. С тех пор она мне и служит. Но и на этом проблемы с охлаждением не кончились.

В третий раз о беде сообщил сигнализатор недостаточного уровня жидкости в расширительном бачке. Наученный опытом, реагирую не раздуывая – останавливаю двигатель и к обочине! Действовал так быстро, что, подняв капот, сразу нашел причину: из перерезанного хомутом шланга еще сочился «Тосол». Замена хомутов импортными, с неострыми кромками, обошлась в 300 рублей.

Совсем недавно заменил и термостат, когда обнаружил, что он стал открываться при температуре выше положенной ($97 \pm 2^{\circ}\text{C}$). А вот удачно сработавший при утечке «Тосола» блок бортовой системы контроля, к сожалению, вскоре захандрил: пропал звуковой сигнал, сообщающий об открытии дверей. Демонтировав блок



(ЗР, 2002, № 4) и разобрав его, тестером определили, что виновен перегоревший динамик. Заменили неисправный, сопротивлением 4 Ом, на подходящий по размерам восьмиомный. Система заработала, ее «голос» стал потише, но слышен вполне!

Запомнился забавный случай. Подняв машину, провернули одно из задних колес и услышали подозрительный треск. Неужели подшипник вышел из строя? Сняли пластиковый колпак, а следом выпала мумия лягушки. Видно, бедняжка не смогла вовремя выбраться из западни – и с космическими перегрузками явно не справилась.

Несмотря на мелкие просчеты с подсветкой отдельных клавиш, явная удача «пятнаштой» – практически бесшумное «торпедо». В жару отлично зарекомендовала себя вентиляция. Хотя это не кондиционер, достаточно поставить регулятор «воздуходувки» на первую, в крайнем случае, вторую позицию, чтобы забыть о мокрой от пота рубашке. С наступлением холодов небольшая манипуляция с регулятором возвращает в салон желанное тепло. Система отопления «пятнаштой» благодаря более рациональному устройству куда эффективнее, чем у обычной «Самары». Весьма ценное свойство в наших широтах.

139

ПОДЕЛИТЕСЬ ОПЫТОМ

Обновленный Клуб – организация общественная, которая не может существовать лишь усилиями редакции ЗР. Мы приглашаем членов Клуба (а в таковых числим всех читателей журнала) к взаимовыгодному сотрудничеству. Открыты вакансии авторов материалов: о своих машинах, о путешествиях, вообще обо всем, что вас волнует. В первую очередь ждем заметки «Глазами владельца» – Клуб особенно интересуется машины, ранее не представлявшие на его страницах. Образцы вы найдете в этом и предыдущих выпусках журнала: читайте, обобщайте свой опыт, излагайте его на бумаге или в электронном виде. Особенно будем признательны за статьи с иллюстрациями.

Ваши заметки мы ждем по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., д. 10, редакция «За рулем», Клуб «Автолюбитель». E-mail: ant@zr.ru. Гонорар за публикации гарантируем, только не забывайте сообщать свои полные паспортные данные и способ связи.

В добрый путь!

С «ЛЮМИНАМИ» НЕ РАССТАВАЙТЕСЬ

ТРИ ГОДА В ПРОСТОРНОМ «АМЕРИКАНЦЕ»

ТЕКСТ / ЕВГЕНИЙ БОРИСЕНКОВ

Приобретение автомобиля – для меня дело ответственное. Капризные женщины, наивные юнцы и сумасшедшие миллионеры могут прельститься на модный цвет, стремительный силуэт или кожаный салон. У серьезных мужчин иные критерии.

НОВЫЙ ИЛИ ПОДЕРЖАННЫЙ?

Вопрос даже не в стартовой цене. Все дело в том, что новая машина слишком быстро дешевеет: выехал за ворота автосалона – пятьсот долларов долой. А за первые три года цена упадет на 40–60%. Зато ресурс зачастую истрачен едва на треть. Уловили суть? Остается лишь выбрать наиболее выгодное соотношение. Конечно, неновый автомобиль чреват сюрпризами. Кто скажет, в каких переделках ему довелось побывать? Но чтобы сэкономить, можно рискнуть. Иначе на шампанское не останется.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВОПРОС

Вообще-то население европейской части нашей страны предпочитает «немцев». Шикарная механика, отменное качество изготовления... Но в нагрузку прилагаются высокая цена и трудоемкое обслуживание. Кроме того, все они предназначены для гладких дорог и совсем другой, цивилизованной автомобильной жизни. Вот почему, выбирая очередной автомобиль, я решил поискать альтернативу.

Может быть, в Америке? А что, страна эта славится прочными и надежными автомобилями. Взять, например, «Форд-Т». Правда, с тех пор много воды утекло, но, говорят, тенденция сохранилась. И просторы там



Большой салон для маленькой компании.



«наши». Значит, есть глубинка, где на всю округу один слесарь-самоучка. Значит, простота – неотъемлемая часть конструкции. Очень ценное для России свойство.

Решено! Беру «Шевроле-Люмина». Этот семиместный мини-вэн с трансформируемым салоном подойдет мне на все случаи жизни.

С отечественным вторичным рынком связываться не стал, слишком много на нем белых пятен! А избранницу через посредника приобрел прямо в Балтиморе, штат Вашингтон.

ПЕРВОЕ СВИДАНИЕ

Ознакомившись с приобретением, понял, что получил больше, чем ожидал. Кузов оказался пластиковый: лучшего варианта для соленой зимы не придумать. Прочность, столь необходимую на плохих дорогах, обеспечивает пространственный стальной каркас, скрытый за нарядной облицовкой. Они скреплены между собой винтами, снять панель для ремонта можно гаечным ключом. Дверей четыре: распашные передние, справа – боковая сдвижная с электроприводом и подъемная задняя. О пятой я не горевал: для погрузки-выгрузки достаточно тех, что есть. Зато даже самый легкомысленный пассажир не сумеет выскочить на проезжую часть под колеса попутного самосвала.

Начинка салона без изысков. Серые велюр и пластик. Элементы последне-

го почему-то заметно различаются по оттенкам – от голубого до коричневого. Все пассажирские сиденья раздельные. Любое можно сложить, превратить в столик, повернуть на 180° или вовсе снять. Этим я воспользовался. На свой манер: кресла последнего ряда стоят... в квартире перед телевизором. Водительское место с привычным набором регулировок ничем, кроме подлокотников, не удивило.

Понравился и мотор. V-образная трехлитровая «шестерка» мощностью 122 л. с. установлена спереди поперек. Невысокие номинальные обороты (4200 об/мин) и степень сжатия (8,5) сулили относительно низкооктановый бензин (ОЧ не ниже 87 по инструкции) и высокий ресурс.

Автоматическую коробку передач многие недолюбливают. Якобы вещь в себе, она в случае неисправности буквально разорит владельца. Подумав, я с этим не согласился. Компактные планетарные ряды по надежности не уступают обычной «механике». Гидравлическая система управления при нормальном уходе практически не изнашивается. Истираются лишь фрикционы. Это что-то вроде многодискового сцепления. Через 200–250 тыс. км пробега их приходится заменять – как и диск сцепления на «механике».

Вся подвеска и рулевое сродни «восьмерочному», только помощнее. И, конечно, руль с усилителем.

СТАРЫЕ РАНЫ

За океаном машина прожила пять лет (1995–2000 гг.) и пробежала 80 тыс. миль. Умножив на 1,6, получим 128 тыс. – примерное количество километров. Они не прошли бесследно. Отметина на капоте и трещина на корпусе правой фары свидетельствуют, похоже, об одной и той же аварии. Кое-где потрескался пластик салона. На сверкающем кузове после нескольких моек проступили сколы и царапины (к счастью, неглубокие). Вот они, чудеса автокосметики! Из железок заменил правую рулевую тягу (разболталось шарнирное соединение со стороны рейки) и шаровую опору. Все остальное оказалось в норме. Двигатель, коробка передач и гидроусилитель руля «потеют» маслом. Видимо, изготовителю не хватило немецкой аккуратности. Незастенчиво, но главное – уровень не снижается.

Как водится, перед началом эксплуатации провел полное ТО и заменил все расходные материалы. Дело это не очень обременительное. Масло в моторе и фильтр, правда, рассчитаны лишь на 5 тыс. миль (8 тыс. км), зато все остальное служит по 30 тысяч (48 тыс. км). К слову, одометр отсчитывает именно мили, привычные американцам. Сроки можно удвоить, если избегать пробок, ездить без прицепа да еще по хорошей дороге. Это, к сожалению, не про нас.

ОДИН ЗА ВСЕХ

Прежде мне случалось ездить на разных, в том числе иностранных автомобилях. Но «Люмина» произвела особенное впечатление. Она, кажется, соединила в себе противоположные качества. Ведь по вместимости – это маленький автобус, по комфорту передвижения – лимузин, по управляемости и динамике – почти спорткар. Правда, драйверские амбиции обходятся довольно дорого. Хотите первым уезжать со светофора? Будьте готовы к расходу топлива до 17 л/100 км. Примерно тех же показателей легко достигнут любители «прохватить с ветерком». Если же ездить аккуратно, в ритме потока, машина съест не более 12 л/100 км в городе и уложится в 10 л на шоссе.

Благодаря высокому клиренсу (175 мм – больше, чем у «Жигулей») и большим колесам (205/70R15) авто-

мобиль хорошо справляется с проселком. Кроме того, автоматическая трансмиссия увеличивает проходимость, помогая точнее дозировать момент. Говорят, с «автоматом» застрявшую в грязи машину не раскачаешь. Не знаю... у меня получается. Фокус в том, что надо постепенно добавлять газ, не допуская пробуксовки колес. Почувствовав «упор», отпускаю педаль. Под собственным весом автомобиль скатывается обратно. Так и качаюсь туда-сюда, пока не выберусь.

Скоростные показатели «Люмины» – секрет фирмы. Спидометр оцифрован лишь до 80 миль/ч (130 км/ч) – предел, допускаемый тамошними правилами. А дальше стрелка отклоняется по чистому полю. Уж если превышаешь, какая разница, на сколько. Рассчитано точно, ведь большинство людей не любят неопределенности. Стараясь внести ясность, они невольно снижают скорость. По моим подсчетам, любитель погонять может надеяться километров на 170.

КОВАРНАЯ ПРУЖИНА

Два года счастья пролетели незаметно. Проблема, как водится, возникла неожиданно: в дальнейшем путешествии вдруг заглох двигатель. Почему я решил отвинтить пробку бензобака, не знаю – наверное, интуиция. После того как в горловину с шипением устремился воздух, мотор удалось запустить. Но работал он как-то странно. Разогнать автомобиль можно было лишь очень плавно и только до 90 км/ч, причем все это при открытой пробке. Кое-как добравшись до дома, тщательно проверил всю систему питания (на моей «Люмине» – моно-впрыск). Пришлось даже снять бак, чтобы добраться до бензонасоса. Труды не пропали даром – дефект скрывался именно в нем. Лопнул демпфер – толстостенная резиновая трубка в нагнетающей магистрали, призванная поглощать все вибрации от насоса. Едва заметная шель (вдоль шланга!) работала как обратный клапан, сбрасывая часть топлива обратно в бак при увеличении расхода. А открытая пробка уменьшала внутреннее разрежение.

После ремонта все встало на свои места. Но ненадолго – вскоре неисправность почти повторилась. Стоило бензобаку опустеть более чем на две



Под капотом тесно, но все необходимое на виду.



Грузовой отсек – мечта дачника и туриста.

трети, как мотор обязательно глохнет. Средство борьбы все то же – открыть горловину. Стало очевидно, что в баке возникает избыточное разрежение, не позволяющее насосу протолкнуть топливо в систему. Но откуда оно взялось? Вновь проверил системы питания, вентиляции и улавливания топливных паров. Через них воздух внутрь подаваться не мог конструктивно. Оставалась пробка бензобака. Внутри у нее два клапана – вакуумный и избыточного давления. Внешне оба исправны, но пружина у первого, видимо, туговата. Методом «тыка» подобрал ее оптимальную длину, составившую половину от первоначальной. Теперь «прососать» клапан без труда можно было ртом. Это была полная и окончательная победа. Подозреваю, что и разрыв демпфера случился из-за злосчастной пробки. Похоже, она «неродная» – от другого, куда большего бака. Интересно, как попала на «Люмину»? И случилось это не вчера, а еще там, в заграничной жизни. Просто раньше, когда высококачественный бензин был не везде, я стремился пополнить запас при любом удобном случае. И катался почти всегда с полным баком.

С тех пор у меня с «Люминой» снова полное доверие и взаимопонимание. Нет, расставаться не собираюсь. Мо-жет, тысяч через шестьсот.

ВЕЛИКОЛЕПНАЯ СЕМЕРКА

В КАНУН 8 МАРТА ПОДВЕДЕНЫ ИТОГИ КОНКУРСА «ЖЕНСКОГО КЛУБА»

ТЕКСТ / ЛЕОНИД САПОЖНИКОВ

Итак, финал! Из 305 участников конкурса в него вышли семь человек: шесть женщин и один мужчина (сильнейший из 32-х, рискнувших состязаться со «слабым полом»!).

Первое задание финалистам было таким:

Кратко и по возможности весело расскажите о себе и своем автомобиле (если его нет – о том, который был или будет).

25-летняя Аня Крутликowa из Санкт-Петербурга написала рассказ от имени любимицы семьи – микролитражки «Дэу-Тико». Вот небольшой фрагмент: «Были в нашей жизни и грустные моменты – когда меня били. За неполных пять лет – пять раз, а однажды на меня упал забор... Правда, очень утешает то, что бьют нас с Аней исключительно порядочные люди: они извиняются, возмещают ущерб, потом мы с ними дружим. Знаете, что все они говорят? «А мы вас не заметили!» Я понимаю, что не столь заметна, как «Линкольн», но не до такой же степени!»

Блеснул оригинальностью и москвич М. Шокин, рассказавший о себе в таком стиле: «Модель – Михаил. Год выпуска – 1970. Полная масса – 80 кг. Размеры (мм): высота – 1820... Размер шин – 44. Двигатель чутко и тактичен, без капризов, заводится с одного поцелуя даже в мороз. Привод – на задние конечности с автоматическим включением полного привода на скользком покрытии. Состояние идеальное, домашнее хранение, хозяйка одна».

Какие дорожные знаки встречались на Руси в старину?

Как справедливо отметила Елена Овсянникова из Нижнего Новгорода, прототипом информационно-указательных знаков был камень, изображенный Васнецовым на картине «Витязь на распутье»: «Налево пойдешь... Направо пойдешь... Прямо пойдешь...». Но это из области легенд. А вот первый предупреждающий знак – череп лошади на палке – реально существовал и говорил о том, что близко пасака. «Пчелы не любят запах лошадей, – пояснила Наталья

Смирнова из Санкт-Петербурга, – а лошади боятся пчел; этот знак предостерегал путника, который передвигался на лошади, от печальных последствий».

Вкаком произведении Н. В. Гоголя затронута тема надежности ходовой части транспортного средства?

Вопрос оказался для финалистов легким. Все уверенно назвали поэму «Мертвые души», в начале которой два мужика обсуждают, доедет ли колесо брички Чичикова до Москвы и Казани или нет...

Назовите марки и модели автомобилей, прямо или косвенно связанные с представителями животного мира.

Из ответов можно составить целый справочник, включающий с полсотни наименований. Или зоопарк, в котором широко представлена мировая фауна – от наших «Бычка», «Соболя», «Газели», «Чайки» и оленя с передка «Волги» до «Ягуара», «Фордовского» «Мустанга» и льва на эмблеме «Пежо». Кое-кто даже вспомнил до сих пор не родившегося «Мишку» и «мерина» (кличка «Мерседеса»). Почему-то в эту компанию не попали старые родимые зверюги: медведь с капота ярославских грузовиков ЯАЗ, выпускавшихся до 1959 года, и мазовский зубр...

Укаких колес вероятность прокола самая низкая?

Вопрос-ловушка, в которую попались Наталья Смирнова из Санкт-Петербурга («у стальных») и... Михаил Шокин («у колес железнодорожного поезда»). Остальные догадались, что речь все-таки о запаске. Аня Крутликowa пошутила, добавив колесо обозрения. И правильно сделала, потому что в нашей компании пенится чувство юмора.

Что общего у автомобилей с таблицей умножения?

Конечно же, колесная формула. Большинство финалистов и, увы, финалист ограничились формулой 4x4, относящейся к двухосным полноприводным автомобилям-вседорожникам. А вариантов-то много – от самого распространенного 4x2 (четыре колеса, из них два ведущие) до 8x8 в мире армей-



Аня КРУТЛИКОВА

1



Елена ОВСЯННИКОВА

2

ских машин. И это не предел – существуют самые настоящие «сороконожки» – в СНГ их выпускает Минский завод колесных тягачей.

Дама за рулем говорит автоинспектору: «Не забирайте, умоляю, мои «права»! У меня там...»

«...такая хорошая фотография», – закончила анекдот Наталья Смирнова. Это и есть его «штатная» конповка. Но вариант, предложенный Еленой Овсянниковой и еще двумя финалистка-

березовый сок, вы не заметили, как пролетел день. Скоро сумерки, пора возвращаться. Выйдя к оставленной на опушке машине, вы видите, что с ветрового стекла исчезли оба «двор-

Почти все догадались переставить задний «дворник» на ветровое стекло со стороны водителя. К сожалению, только две участницы финала сверились с ПДД, остальные даже не пытались опенить правомерность своих действий. Наталья Плахута (Мичуринск Тамбовской области) заранее чувствует себя в этой ситуации нарушительницей. Впрочем, ее это не смущает: «Если ГАИ остановит, перейду в наступление первой. Пожалуюсь, что меня ограбили в лесу, что мне трудно ехать с одним «дворником» и, не давая инспектору опомниться, попрошу его придумать для меня что-нибудь – все-таки с мужчиной разговариваю! После таких слов любой нормальный мужчина постарается выглядеть во всей своей красе, а не думать о соответствии данной машины правилам».

Решение, конечно, интересное. Но куда проще заглянуть в пункт 2.3.1 Правил: «Запрещается движение при недействующем со стороны водителя стеклоочистителе во время дождя или снегопада». Следовательно, с одним левым «дворником» можем спокойно, не боясь инспектора, доехать до дома, гаража или автомагазина. (Но сперва поднимем поводок правого «дворника», позаботившись о ветровом стекле.)

Места в финале распределились в такой последовательности: Аня Круликова (Екатеринбург), Елена Овсянникова (Нижний Новгород), Лидия Калениченко (Ярославль), Михаил Шокин (Москва), Елена Гуненкова (Омск), Наталья Плахута (Мичуринск), Наталья Смирнова (Санкт-Петербург). Интересно, что единственный мужчина оказался точно в центре женской шестерки. В прекрасном обрамлении, так сказать.

Все финалисты получают дипломы и ценные призы (очень, кстати, полезные дома и в автомобиле!). Но и те, кто не попал в финал, не остались в проигрыше. «Спасибо за интересный и веселый конкурс, за праздник общения», – пишет читательница Ольга Литвиненко из Тюмени.

СПАСИБО И ВАМ, ДОРОГИЕ НАШИ! ПОЗДРАВЛЯЕМ ВАС С МЕЖДУНАРОДНЫМ ЖЕНСКИМ ДНЕМ И ЖДЕМ ВАШИХ ПИСЕМ – КРУГЛЫЙ ГОД!

3/2008

175

ми: «у меня там ужасная фотография» – жюри сочло более интересным. Ибо дама здесь в своей стихии – кокетничает и ждет комплимента. (Только оценят ли наши гаишники?)

Вы приехали в лес на автомобиле. Допустим, это ВАЗ-2108. Собирая

ника». Запасных вы не возите, так как подобные кражи вышли из моды. И тут, как назло, начинает моросить дождь.

До ближайшей деревни – 5 км. До дома – 50 км, причем ехать придется мимо поста ГАИ. Ваши действия?



Лидия КАЛЕНИЧЕНКО 3



Елена ГУНЕНКОВА 5



Михаил ШОКИН 4



Наталья ПЛАХУТА 6



Наталья СМИРНОВА 7



ТРУДНЫЙ МАРШРУТ «ПАТРУЛЯ»

ОН ПРОЛЕГ ОТ БЕРЕГОВ
АДРИАТИЧЕСКОГО МОРЯ
ДО ЯПОНСКОГО. И ОБРАТНО...



ТЕКСТ / ИГОРЬ МОРЖАРЕТТО

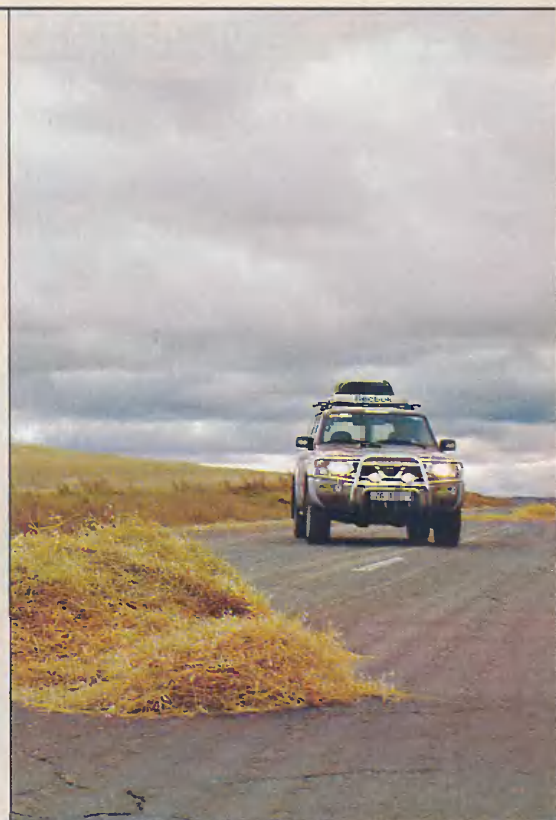
ФОТО / БОРИС ВЕЛИЧАН

Собственно, это было уже не первое «отчаянное путешествие» супругов из Хорватии – студента Бориса Величан и кинорежиссера Катерины Зринка-Величан. До этого они проехали по марокканским пустыням и малонаселенным районам северного Китая. И вот теперь цель – добраться своим ходом до Токио, через всю Европу и бескрайние просторы Сибири. Спонсорами выступили Хорватский





сменились украинскими и российскими дорогами со всеми их атрибутами. До Казани «долетели» довольно быстро, дальше дорога становилась все хуже и хуже. Самыми тяжелыми, конечно, оказались 135 км недостроенного участка между Читой и Хабаровском, где пока проложена лишь «технологическая дорога» – проще говоря, обыкновенная просека. Даже для специально подготовленного вседорожника этот участок стал нелегким испытанием – несколько раз казалось, что он съедет на днище или вовсе развалится. «Это вам не Европа!» – на протяжении нескольких сотен километров строящейся трассы ни одной АЗС. Спасибо, выручили дорожники,



которые поделились соляжкой. Причем абсолютно бесплатно, чем совершенно потрясли иностранцев.

А дальше была неплохая трасса до Владивостока, паром на Японские острова, фото у подножия священной горы Фудзияма... Обратились решив снова ехать через



национальный автомобильный Интернет-журнал и представительство компании «Ниссан», которое выделило для этого новенький дизельный «Патруль». 29 июля 2002-го автомобиль стартовал из Загреба на восток.

Сначала все было легко. Прекрасные европейские трассы Хорватии и Венгрии, правда, быстро





бригоголовые молодцы спортивного телосложения потребовали с них 400 долларов. Мол, тут все перегонщики обязаны платить за проезд. Но не зря Хорватия прошла через одну из самых жестоких войн конца XX

Россию, только недостроенный участок преодолеть на поезде — очень уж жалко было автомобиль. За 400 долларов вместе с «Ниссаном» и еще парой машин загрузились в «ракетовоз» — наглухо закрытый товарный вагон, замаскированный под пассажирский. Ровно сутки он не



не испугался рэкетиров. И что же? А ничего...

Под Красноярском вдоль трассы почему-то стояли автостопщики, причем в немалом количестве. По европейской привычке Величаны всех подобрали — до Новосибирска

вместе с ними в «Ниссане» ехали шесть (!) пассажиров. В дороге сдружились. Оказалось, все — члены клуба автостопщиков. У одного «стаж» путешествий перевалил уже за 150 тыс. км! В Новосибирске пришлось даже задержаться на пару дней — новые русские друзья устроили хорватам потрясающий прием, с настоящей сибирской баней и водкой.

Позади — больше 20 тысяч пройденных километров. Фильм об этом путешествии покажут по хорватскому телевидению, а фотографиями наши друзья охотно поделились с ЗР. Ведь им так понравилось в России, что в этом году они снова хотят приехать, чтобы отправиться на Крайний Север.

131



спешно трясся по рельсам, хотя пути всего пару сотен километров, а потом еще на 36 часов про путешественников... просто забыли. Вагон мирно стоял на запасных путях, а они никак не могли сообщить о себе. Слава Богу, потом кто-то вспомнил о них и выпустил из темного вагона...

В Хабаровске на супругов Величана пытался «наехать» местный рэкет —

века — Борис сказал бандитам что-то посвоему и поехал дальше. Кстати, перегонщики, которых они встречали потом на трассе, утверждали, что хорваты — единственные, кто отказался платить деньги и



НАМ ПИШУТ И СНИМАЮТ

ОТЦЫ И ДЕТИ, «ВОЛГИ» И «ТОЙОТЫ», ГРУБОСТЬ И ВЕЖЛИВОСТЬ – ОБО ВСЕМ ПОНЕМНОГУ В МАРТОВСКОЙ ПОЧТЕ ЗР

Вчера нечаянно подрезал едущую сзади новенькую «Короллу». Перед светофором она подъезжает ко мне справа, опускается стекло – за рулем интеллигентного вида мужик. Я тоже правое приопустил.

– Молодой человек, с такой ездой вы можете повредить не только свою, но и чужую машину.

– Извините, я вас не заметил.

Водитель «Короллы» улыбается:

– Ничего, бывает...

Зеленый свет – «Тойота» растворяется в потоке. Как же просто можно решать конфликты на дороге! Побольше таких людей и езда станет наслаждением. Я сам со вчерашнего дня пересмотрел свое отношение к участникам движения. Дай тебе Бог здоровья, водитель «Короллы»!

СЕРГЕЙ, ХАРЬКОВ

Я инвалид войны 2-й группы. На своем ВАЗ-21213 наездил 55 000 км. Замечаний к автомобилю почти нет, кроме одной неприятности. В первый же год сломалось водитель-

ское сиденье – мне его заменили по гарантии. Когда гарантия кончилась, сиденье вновь поломалось. Обратился в ремонтную мастерскую – там запросили столько же, сколько за новое. А в прошлом году сломалось и правое сиденье. Закрутил проволокой, подпер досками – так и ездим... Новые стоят восемь тысяч за пару, причем продавец предупредил, что они ненадежные. Но я бы их все равно не смог купить. Если кто-то подумает, что мы с супругой – «негабаритные» люди, то сообщаю, что мой вес – 80 кг, а жены – 65 кг. Конечно, если сиденья рассчитаны на детей, то дело другое... А так получается ерунда: машина почти новая, только-только «обкаталась», а из-за сломанных кресел к эксплуатации непригодна. На завод обращался дважды – ответа нет. Кстати, я водил автомобили еще до войны – учился на ГАЗ-АА и «эмке». И на фронте много на чем пришлось поездить... Обидно, господа вазовцы! С уважением,

В. ЧУМАЧЕНКО, МОСКВА

В этой куче, по словам начальника ГИБДД, около тысячи единиц мототехники. Их перевезли за город к выборам местной администрации – думаю, такого больше нигде не встретить. Высота – с двухэтажный дом: от древних и убитых ИЖей до блестящих «колясочников-уралов». Перевозили три дня. С уважением, мотовладелец из

ЧЕРЕМХОВА ИРКУТСКОЙ ОБЛ.



Здоровые славянские мужики в заморских автомобилях смотрятся как воробьи в скворечниках! Приобретающие иномарки хотят стать «крутыми», а потом ходят по базарам и думают, как уазовский диск сцепления приспособить на БМВ... А если с дороги съехать надо? Или мангал с дровами в багажник положить? То ли дело «Волга»: для меня она, как старое вино или картина «Джоконда» Леонардо да Винчи. Это – супермашина, настоящий шедевр! На ГАЗ-24-02 я прошел 160 000 км, затем, на ГАЗ-3102 – 180 000 км, а три месяца назад купил ГАЗ-3110. Руль – легкий, тормоза – чувствительные, сиденья – удобные, легко разгоняется за 160... Уже прошел более 10 000 – она меня не подводила ни разу. Кстати, я бывший офицер СА, ныне директор фирмы. С уважением,

ОЛЕГ АРТЕМЕНКОВ, КИЕВ

Прочитал в № 9 про экспертизу аккумуляторов. Конечно, интересно, но возникли сомнения – а не заказная ли это статья? Я вот купил с хороших рук ВАЗ-2106 с «бошевским» аккумулятором, за шесть лет проехал 35 000 км. В конце сентября он очень слабо крутанул, но я его зарядил – все нормально. Ну как не благодарить фирму? А вы его не включили в лидеры! С добрыми пожеланиями,

ЗАКИЙ ХАРИПОВ, БАШКИРИЯ

На светофоре останавливается новенькая «девятка» – сзади подъезжает «мерс». Причем так «хорошо» подъезжает, не сбавляя скорости... Шмяк – зад «девятки» размазан. Оба выходят и вроде как разбираются, кто прав, но как-то странно: водила «мерса» кроет бедного водителя «девятки» матом, орет, брызжет слюной, а тот стоит, потупившись, в асфальт смотрит и молчит... Народ, что вокруг собрался, видит такую несправедливость и

возмущается – мол, что ты молчишь, это ты его крыть матом должен! На что следует такой жалобный ответ: «Ну что я ему скажу – это мой отец...»

КОНСТАНТИН, КАЛУЖСКАЯ ОБЛ.

Прочитал в октябрьском номере отчеты о вашем автопарке и ужаснулся. Про «Хонду» ничего плохого и не ожидал прочесть: одно слово – «японец». А САЗАБ? Ездить не ездил, а уже такие расходы – что дальше-то будет? Кстати, всегда недоумевал – почему вы так мало ездите на иномарках? Ваши конкуренты давно на них пересели – вы же на отечественных больше наматываете: почему жалеете импорт? А когда пишете про «десятки», так просто жалко становится их владельцев. Желаю вам удачи и побольше иномарок в парке. И читателей – таких, как я!

СЕРГЕЙ, ВОЛГОГРАД

МАРТОВСКУЮ ПОЧТУ ИЗУЧАЛ И АНАЛИЗИРОВАЛ
МИХАИЛ КОЛОДОЧКИН.

Р. S. Просим всех наших корреспондентов указывать свои контактные телефоны.



НАУКА ПОБЕЖДАТЬ В РАЛЛИ-РЕЙДАХ. ИЗ ЖАРКОЙ АФРИКИ ВОЗВРАЩАЕМСЯ В ЗАСНЕЖЕННЫЙ ТОЛЬЯТТИ. ЗНАКОМИМСЯ С НОВОЙ МАРКОЙ НА РОССИЙСКИХ ТРАССАХ И ВНОВЬ ОТПРАВЛЯЕМСЯ В ВОЯЖ, ЧТОБЫ СОБРАТЬ «С МИРУ ПО ГОНКЕ».

НЕ СКОРОСТЬЮ ЕДИНОЙ

ДЛЯ ПОБЕД В МАРАФОНАХ НУЖНЫ ЕЩЕ ОПЫТ И УДАЧА



Владимир Чагин (справа) и Семен Якубов изучают «легенду» предстоящего этапа.

Но новым правилам, кузов грузовика должен быть «квадратным», изломы не допускаются. Камазовцам к «Дакару» пришлось изобретать, по меньшей мере, новый кузов.

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ
ФОТО / МИХАИЛ МЕДВЕДЕВ

Настолько мы привыкли к победам КамАЗа в ралли-рейдах, что сообщения с «Дакара» поначалу не на шутку тревожили. Половина дистанции, отделявшей Марсель от египетского местечка Шарм-эль-Шейк, позади, а наш ударный экипаж Владимира Чагина – все еще третий! При этом вроде никаких поломок и ошибок в навигации. В чем дело?!

Столица Сенегала, давшая гонке имя, осталась далеко в стороне. Марафон прошел по северу Африки. Но «Дакар» остался «Дакаром» – сложнейшим ралли-рейдом планеты. И даже то обстоятельство, что он не входит в программу Кубка мира (из-за давних разногласий организаторов и ФИА),

не влияет на «посещаемость»: 160 мотоциклов, 120 «легковых» автомобилей и 50 грузовиков.

Ларчик «промежуточной» неудачи КамАЗа открывался просто. Давние друзья-соперники, экипажи КамАЗа и чешской «Татры», не зря настороженно следили за прогрессом ДАФа. Новые технические требования (грузовики ныне максимально приближены к серийным) позволили бельгийцам построить самые легкие и мощные машины. Как следствие, отец и сын де Рои, Йоханнес и Жерард, поначалу выигрывали этап за этапом. Де Рой-старший сохранил лидерство даже после того, как однажды заблудился в бескрайних песках.

Но, видимо, в бельгийской тактике «выиграть все» был все-таки изъян. Ру-

ководитель нашей команды Семен Якубов вычислил его с удивительной точностью: «Де Рои едут слишком быстро. Весь марафон в таком темпе проехать нельзя».

Седьмой этап в Ливии, скоростной участок в 584 километра: огромные дюны песчаного массива Аубари, среди песков здесь и там беспорядочные нагромождения скал. Грузовик Йоханнеса де Роя падает с дюны, уйму времени съедает ремонт амортизатора. А у «Татры» Карела Лопрайза на полном ходу отваливается колесо: сальто в пять оборотов. В полку фаворитов заметно убавилось. И восьмой этап остался уже за Чагиным – первый успех за всю гонку!

Развязка наступила на двенадцатом этапе, уже в Египте, где до финиша рукой подать. Куда и зачем так мчался

лидер зачета грузовиков Жерардус де Рой, никто не может объяснить. Результат: кувырок с дюны, «с мясом» оторванная кабина. Гонщики чудом остались живы. Эх, молодость, молодость... Ехавшие следом россияне остановились, предложили помощь. 22-летний бельгиец, делающий первые шаги в ралли-рейдах, отказался: ему все было ясно.

Челнинцы возглавили гонку и довели ее до победы. Маленькое чудо совершил второй наш экипаж. Фирлаус Кабиров выиграл четыре этапа подряд, едва не сдвинув со второй позиции бразильского гонщика-богача Андре де Азеведо, «купившего» себе по-

стоянное место в команде «Татры». Очередной триумф КамАЗа? Несомненно. А главное, никто не осмелится сказать, что соперники были слабы.

В зачете джипов и пикапов экипажи «Мицубиси» куда как с большей легкостью одолели дуэты из «Ниссана», «Фольксвагена» и других команд. Их расстановка на финише зависела, в основном, от мелких поломок — одним выпало чуть больше неурядиц, другим чуть меньше. Стефана Петеранселя в итоге признали самым быстрым, Жана-Пьера Фонтенэ — самым надежным, а Хиро Масуоку — самым удачливым. Но вряд ли его победа обусловлена одной только удачей.

139

«ТЕЛЕФОНИКА ДАКАР-2003»

ИТОГИ

АВТОМОБИЛИ: 1. Х. МАСУОКА (Япония) — 49:08.52; 2. Ж.-П. ФОНТЕНЭ (Франция) — отставание 1:52.12; 3. С. ПЕТЕРАНСЕЛЬ (Франция, все — «Мицубиси-Паджеро») — 2:16.28; 4. К. СОУЗА (Испания, «Мицубиси-L200») — 2:27.47; 5. Ж. ДЕ ВИЛЬЕР (Франция, «Ниссан-Пик Ап») — 2:45.55; 6. С. ЭНГАРД (Бельгия, «Фольксваген-Дезерт Нардо») — 3:42.15.

ГРУЗОВИКИ: 1. В. ЧАГИН/С. ЯКУБОВ/С. САВОСТИН (Россия, КамАЗ-4911) — 61:36.40; 2. А. ДЕ АЗЕВЕДО (Бразилия, «Татра-815») — отставание 1:02.01; 3. Ф. КАБИРОВ/А. БЕЛЯЕВ/И. МАРДЕЕВ (Россия, КамАЗ-4911) — 1:25.04; 4. Й. ДЕ РОЙ (Бельгия, ДАФ-CF85) — 2:38.49; 5. Й. СУТАВАРА (Япония, «Хино-Рейнджер») — 10:21.28; 6. Ф. ЖАКО (Франция, МАН-L90) — 17:27.42.

ВЕНДЕТТА «ВОСЬМЕРКИ»

«ДЕСЯТОЕ» СЕМЕЙСТВО УСТУПИЛО ПАЛЬМУ ПЕРВЕНСТВА В ГОНКЕ ЧЕМПИОНОВ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ

ФОТО / АНДРЕЙ КЛЕШЕВ

Легендарная французская гонщица Мишель Мутон придумала эту забаву почти двадцать лет назад. С тех пор «Гонку чемпионов» проводят многие. Мы не исключение. «Рождественская синхронная» уже восемь зим царствует на полигоне АвтоВАЗа в Сосновке, где построена специальная трасса. Идея ее довольно проста: в межсезонье (в начале зимы) собрать как можно больше знаменитых гонщиков, и пусть они меряются силами на короткой замкнутой трассе в парных заездах. Две параллельные дорожки, два одинаковых автомобиля — и вперед, кто быстрее!

Покрытие — голый лед, полсотни поворотов на дистанции в два километра. В таких условиях мощность моторов решающего значения не имеет. Одна «ездовая» ошибка — и ты проиграл. Поначалу участники привозили машины — каждый свою. Но с тех пор как на арену вышли «десятки», они неизменно разделяли «восьмерки» в пух и прах. Тогда ВАЗ собрал дюжину идентичных ВАЗ-2112 в спортивной версии, разыграв их между пилотами жребием. Выяснилось, что и одинаковые машины — немного неодинаковые, одна чуть шустрее, другая вяловата. Понятно, автомобили — это как опе-

чатки пальцев: двух абсолютно одинаковых у нас не найти, у каждого свой характер.

На этот год вернулись к прежним правилам: автомобили с моторами 1,6 л трековой подготовки, на шинах — спортивный шип 4,5 мм. То есть 200 «лошадей» и феноменальная динамика разгона-торможения. К такому варианту оказались не готовы москвичи, они не приехали в Тольятти. Если не считать Владимира Черевана, кажется, не пропустившего ни одной «Рождественской гонки». Да и он, хоть и выступает за столичные команды, родился и обитает в Орле.

Чаше всего в Сосновке побеждали заводские раллисты Александр Никоенко и Виктор Школьный. Разумеется, и на этот раз их считали главными фаворитами. Сражаться им предстояло не только с Череванем, но и с земляками и гостями из Татарстана. Как ни крути, а компания собралась чемпионская. Школьный — действующий чемпион по ралли в 2-литровом классе, Алексей Иванов — чемпион по кроссу, титулы Николая Мезенцева, добытые на кольце и треке, не поддаются счету, Радик Шаймиев — призер чемпионаты Европы.

Никоенко, похоже, перемудрил с подготовкой автомобиля. Старт дают «в горочку», и выяснилось, что вся



«Восьмерка» Алексея Иванова в обоих финальных заездах была чуточку впереди «двенадцатой» Николая Мезенцева.

«моща» мотора на машине Александра уходит в пробуксовку. Однажды ему вообще не удалось тронуться с места! И хотя он все же вышел в четверку финалистов, но, увы, без права бороться за победу. За третье место он сразился с Череванем и обыграл со счетом 2:1 (дуэль идет до двух побед).

Главной парой дня стали тольяттинцы Николай Мезенцев и Алексей Иванов. Двух заездов хватило, чтобы убедиться в превосходстве Алексея. Лет пять он считался одним из сильнейших, но вечно ему не хватало «полшага» до громкой победы. А теперь выигрывает все подряд. И добавил к своей коллекции наград очень редкий экземпляр. Кроссов и треков в году много, а «Рождественская синхронная гонка» только одна. И, что самое ценное, «восьмерка» Иванова наконец-то отомстила «десяткам» за годы поражений.

3/2003

183

139

МОНОКЛАСС – ЭТО КЛАСС!

«СИТРОЕН-САКСО» ВЫРВАЛСЯ НА НАШИ РАЛЛИЙНЫЕ ПРОСТОРЫ

ТЕКСТ / СЕРГЕЙ ЗИНОВЬЕВ

ФОТО / ОЛЬГА КОРНЕЕВА

За свою долгую историю ралли «Русская зима» побывало и этапом «Кубка дружбы» соцстран, и чемпионатом СССР. А нынче ему, скромному этапу Кубка России, доверили боевое крещение нового монокласса – «Ситроен-Саксо».

Моноклассы стали у нас популярны. Гонщикам надоело «бодаться» друг с другом на разных машинах, и они охотно садятся за руль одинаково подготовленных. Раллийный «Кубок Саксо» придумал и учредил выдающийся наш гонщик и бизнесмен Сергей Успенский. Он назначил призовой фонд для шестистапной серии: в каждой гонке разыгрывается 5 тысяч долларов. Если стабильно финишируешь, за сезон наберешь приличную сумму. В недрах фирмы «УСервис+» подготовили первые десять «ситроенов» для первых желающих таковые приобрести.

В общем-то это «попятный», недорогой и надежный автомобиль, построенный на базе «Саксо VTS», достаточно динамичного даже в серийном исполнении. В спортивную версию ввели каркас безопасности, спортивные кресла и ремни. Мощность подняли до 140 л. с., изменив программу управления двигателем, а сам мотор – полностью серийный. Вместо стандартного сцепления – металлокерамическое, более выносливое. В коробке передач укороченная (с 3,9 до 4,9) главная пара. Штатные тормозные колодки заменены гоночными «Феродо».



В боевой раскраске маленький «Саксо» выглядит весьма солидно.

Итак, минимум переделок, благодаря чему примерная стоимость спортивного «Саксо» – 20 тысяч долларов. Цена указывает на нишу, которую занимает автомобиль в гоночной иерархии. При том же рабочем объеме мотора он шустрее 1600-кубовых «восьмерок» и предназначен для тех, у кого на серьезные «Лансер» или «Импрезу» не хватает средств, а на отечественной технике выступать не тянет.

Есть у кубкового «Саксо» и другое преимущество перед ВАЗ-2108 или Затейник «Кубка Саксо» Сергей Успенский тоже счел нужным стартовать, но не в моноклассе. На своей «Импрезе» он выиграл «Русскую зиму».

2110. При желании можно поколдовать с распределом, поставить спортивную коробку и получить совсем другой аппарат. Правда, в этом случае он уже не может участвовать в «Кубке Саксо», а будет бороться «на равных правах» со всеми остальными в других соревнованиях. Именно так, кстати, поступил ярославец Тимофей Воробьев, чемпион страны в зачете «1600». На своем «Саксо» он стал третьим призером «Русской зимы», потеснив несколько полноприводных двухлитровых иномарок.

Первый этап «Кубка Саксо» вышел прямо-таки образцово-показательным. Почти все участники пережили какие-либо приключения. То дерево оказалось близкорастущим к дороге, то сугроб неожиданно выскочил. Тем не менее, всего один сход по техническим причинам. А к концу второго дня обнаружилось, что на призы претендуют сразу пять экипажей! Вот что такое равенство условий. Первым победителем этапа Кубка стал экипаж москвичей Андрея Свиридова и Евгения Вертунова. До сего дня их имена были известны только специалистам. Свиридов раньше выступал на «восьмерке» с мотором 1,3 л, но заметных успехов не добился. А «Кубок Саксо» с первой же попытки принес пусть небольшую, но все-таки удачу.





ДЕБЮТ «ЮКОСА»

Известный гоночный дуэт Алексея Васильева и Николая Фоменко дебютировал в составе команды YUKOS GT на гонке «Ролекс 24 часа Дайтоны» — одной из популярнейших в США. Она проходит на овальной трассе, непривычной для европейских пилотов. За российский экипаж выступили также австриец Вальтер Лехнер и японец Тецуя Танака, не стартовавшие ранее в многочасовых гонках. Понятно, что «Порше-996» под номером «77» к числу фаворитов не причисляли. Тем не менее, Васильев добился приличного 34-го места на старте, опередив одиннадцать экипажей.

А в гонке произвел настоящий фурор, за два часа пробившись на шестое место!

Сменившие его Фоменко и Танака еще три часа удерживали эту позицию, но потом ее потерял Лехнер — вылетел с трассы. Потребовала серьезного ремонта подвеска, но как следует настроить ее не успели. Это и стало причиной того, что глубокой ночью на 362-м круге Николай Фоменко, поскользнувшись на масляном пятне, врезался в металлическое ограждение. Наскоро оценив повреждения машины, marshals порекомендовали экипажу прекратить борьбу. А так хорошо начиналось...

ФОРМУЛА 1: ЗАПРЕТЫ, ЗАПРЕТЫ

В середине января в гостинице лондонского аэропорта Хитроу снова собрали боссов всех команд. Президент ФИА Макс Мосли проинформировал о дополнительных мерах по снижению затрат и повышению зрелищности формулы. Все «меры» можно объединить одной рубрикой — «Запрещено!». Уже в чемпионате-2002 была запрещена любая передача данных из боксов в машину или обратно, в том числе радиосвязь между командой и пилотом. Теперь это подтверждено, и гонщикам придется больше думать, тщательнее планировать питстопы. Запрещены также запасные автомобили. Разбив машину на тренировке, пилот теряет возможность стартовать в гонке.

Самое главное — запрещены противобуксовочная система, электронный контроль сцепления, не позволяющий двигателю заглохнуть на старте, а также полностью автоматическая коробка передач. БМВ, «Мерседес-Бенц», «Ягуар», «Рено» и «Феррари» заявили, что запрещать электронику за семь недель до старта сезона — безумие. Машины придется не просто заново настраивать, а вообще модернизировать. О каком сокращении расходов тогда может идти речь? И «Большая пятёрка» пригрозила бойкотом первого этапа — Гран-при Австралии. Так что электронику, скорее всего, команды отстоят. Но не более чем на год.

С 2004-го вступят в силу стандарты на тормозную систему и заднее антикрыло. Тормоза на всех машинах станут одинаковыми, и команды могут закрыть лаборатории, работающие над все более эффективными и надежными тормозами. То же с антикрыльями: моде создавать оригинальный «обвес» чуть ли не для каждой трассы приходит конец.

ВЕРШИНА НЕ ПОКОРИЛАСЬ

За последние три года команда «Пежо» выиграла в чемпионате мира почти все, что было можно. Осталась только одна непокоренная вершина — ралли «Монте-Карло», открывающее каждый новый сезон. На этот раз действующий чемпион Маркус Гронхольм взялся за дело, засучив рукава. Поначалу, кажется, получалось — после первого дня финн лидировал, опережая на 20 секунд Себастьяна Лозба из «Ситроена». Последний решил догнать лидера любой ценой, но не успел. Гронхольм, поджимаемый соперником, еще прибавил темп и допустил роковую ошибку — его машина ударились в стенку



и получила повреждения. После ремонта Маркус все-таки продолжил борьбу и добрался до финиша тринадцатым.

В итоге — полностью «ситроеновский» подиум! Причем победа досталась не экс-чемпионам Колину МакРею и Карлосу Сайнсу, а относительно молодому Лозбу (на снимке). Удивляться нечему: француз, в конце концов, выступал «на своей территории».

ДЕСЯТЬ ПРЕТЕНДЕНТОВ НА «ЗОЛОТО»?

Обещающий много интересного чемпионат России по ралли начался, однако, со скандала. На финише ралли «Жигули» первым был москвич Максим Новиков, но не получил зачета: техкомиссия сочла, что в подготовке его «Мицубиси-Лансер» допущены нарушения. Так ли это, утверждать трудно: машину готовила известная немецкая фирма, причем хозяин ее был гостем на ралли в Тольятти. А победу одержал Андрей Жигунов (Москва, «Мицубиси-Лансер»). За ним Сергей Успенский и тольяттинец Сергей Алясов — оба на «Субару-Импреза».

По новым правилам, рекомендованным ФИА, машины наивысшей категории WRC теперь не получают зачетные очки в нашем национальном первенстве. Таким образом, все решается в группе N, где участвуют серийные автомобили, подготовленные для ралли — наддув, около 250 л. с., полный привод, выносная подвеска. «Лансеры» и «импрезы» группы N получили наибольшее распространение и примерно равны по силам.

Несомненно, нас ждет очень увлекательный чемпионат — по меньшей мере, десяток гонщиков реально способны претендовать на «золото», чего не было уже много лет.



Победитель — А. Жигунов.

УЛИЦА — НЕ ГОНОЧНАЯ ТРАССА!

В одной из телепередач тест-пилот команды «Минарди» формулы 1 Сергей Злобин неосторожно заключил пари со «стрит-рейсерами» — уличными гонщиками. Он предложил им помериться силами, имея в виду, что состязание пройдет на специальной трассе, обеспечивающей равные условия и безопасность. На деле гонка прошла ранним утром по полусонным улицам Москвы — то есть по «правилам» street race. Попытки отменить ее или перевести на легальные рельсы не удались — у обеих сторон разыгрались амбиции.

Злобин, старавшийся ехать в рамках ПДД, проиграл. Потом ему долго пришлось объяснять, что не разделяет идеологию уличных гонок и что сама сущность «ночных дуэлей» гонщику-профессионалу чужда, но отказаться он не мог, так как на кон был поставлен его авторитет.

«Хулиганскую гонку» резко осудила Российская автомобильная федерация. Уличные соревнования в таком, диком виде она не одобряет в принципе, а тем более участие в подобной акции пилота-профи. В то же время даже РАФ отметила, что цель у Сергея была благая: привлечь внимание чиновников и прессы к проблемам автоспорта, пусть даже и любительского.



ВОДНОЕ «ПОЛО»



Организаторы кольцевого «Кубка VW-Поло» решили, что ни к чему сложа руки ждать лета. И учредили зимнюю серию гонок — благо, большинство завсегдатаев «Кубка» из Москвы. Трассу проложили по льду одного из столичных водоемов — так называемого Перовского пруда, где обычно тренируются картингисты. Заезды проводили не для «всей толпы», как летом на «кольце», а парные.

Накануне старта «ударила оттепель», и вся трасса превратилась в большую лужу, что, впрочем, не особенно помешало пилотам. Считавшийся главным фаворитом Михаил Ухов, первый победитель «Кубка Поло» в 2001 году, потерпел несколько поражений и в итоге сразился за третье место с Андреем Лабазовым. Последний уступил. В финале же главный «идеолог» этого мотокласса Сергей Крылов одолел призера летней серии Ивана Богомолова.

РЕЗУЛЬТАТЫ

ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО РАЛЛИ

1-й ЭТАП, РАЛЛИ «МОНТЕ-КАРЛО»

1. С. ЛОЭБ (Франция) — 4:29.11; 2. К. МАК-РЕЙ (Великобритания) — 0.38; 3. К. САЙНС (Испания, все — «Ситроен-Ксара») — 0.52; 4. М. МАРТИН (Эстония, «Форд-Фокус») — 0.55; 5. Р. БЕРНС (Великобритания) — 3.16; 6. С. РОБЕР (Франция, оба — «Пежо-206») — 5.16.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО РАЛЛИ

1-й ЭТАП, РАЛЛИ «ЖИГУЛИ»

1. А. ЖИГУНОВ (Москва, «Мицубиси-Лансер»); 2. С. УСПЕНСКИЙ (Москва, «Субару-Импреза»); 3. С. АЛЯСОВ (Тольятти, «Субару-Импреза»); 4. В. ШКОЛЬНЫЙ (Тольятти, ВАЗ-21124); 5. А. МАТЮХИН (Москва, «Мицубиси-Лансер»); 6. В. ГАНИН (Москва, «Лянча-Дельта Интеграле»).

КУБОК РОССИИ ПО РАЛЛИ

1-й ЭТАП, РАЛЛИ «ВЯТКА»

1. Ю. ТРУТНЕВ (Пермь, «Мицубиси-Лансер»); 2. С. ГРЯЗИН (Москва, «Мицубиси-Лансер»); 3. А. ГАВРИЛОВ (Вольск, «Субару-Импреза»).

2-й ЭТАП, РАЛЛИ «КАМЕННЫЙ ПОЯС»

1. И. ЯКОВЛЕВ (С.-Петербург); 2. КУРМАШЕВ (Екатеринбург); 3. О. КОВАРДАКОВ (Москва, все — «Мицубиси-Лансер»).

КУБОК ПАМЯТИ К. ЖИГУНОВА ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ

1. А. БАСИЛЬЕВ (Химки); 2. А. ЖАРКОВ (Москва); 3. С. БАЛДЫКОВ (Ижевск); 4. А. СОТНИКОВ (Курск); 5. В. ЧЕРЕВАНЬ (Орел); 6. С. ДОЛИН (Рязань), все — ВАЗ-2108.

КУБОК «ЭРМАНН» ПО ТРЕКОВЫМ ГОНКАМ

1. Д. НАРЫШКИН (Москва, «Ситроен-Саксо»); 2. А. КОЗЛОВ (Москва, ВАЗ-2108); 3. В. ЧЕРЕВАНЬ; 4. С. БАЛДЫКОВ; 5. А. ЖАРКОВ; 6. С. ДОЛИН.

| ТЕХПОМОЩЬ

/ИНСТРУМЕНТ

ОТВЕРТОЧНАЯ СБОРКА

НЕ ВСЯКАЯ ОТВЕРТКА ВОЗЬМЕТ СВОЙ ВИНТ



ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Отвертки есть у всех. Без этого нехитрого инструмента даже розетку в квартире не починишь, а уж машину — и подавно. Но отвертка отвертке рознь. Одно дело — раз в год прикрутить дома шурупчик, совсем другое — ремонтировать автомобиль. Требования к инструменту здесь гораздо выше. Хорошая отвертка должна удовлетворять в общем-то несложным требованиям — быть прочной и удобной. Только оценить это на глазок, еще при покупке не всегда возможно. Бывает, на вид всем хороша отвертка, только сделана из полированного гвоздя и рукоятка чуть ли не из пластилина.

Посмотрим, чем же сегодня потчует нас торговля, но сначала определим критерии, по которым будем искать лучший инструмент.

РУКОЯТКА. От того, насколько она удобна и ухватиста, зависит максимальное усилие, которое можно передать от собственной руки на головку винта. Значит, затылок рукоятки должен быть широким и гладким, но не скользким. И при этом достаточно прочным, то есть не трескаться при изгибе стержня и выдерживать умеренные удары молотком. Последний прием иногда помогает при работе с прижавшимся крепе-

жом, когда перед отвинчиванием нужно слегка пристукнуть по шляпке винта. И, конечно же, хорошая рукоятка не боится бензина, масла, растворителей и других эксплуатационных жидкостей.

СТЕРЖЕНЬ. От его прочности, твердости и надежности закрепления в рукоятке зависит работоспособность инструмента. ГОСТ 10754-93 предусматривает твердость рабочей части в пределах HRC 47-52. Хорошо, если лезвие шероховатое или с насечкой — полированное норовит выскочить из шлица винта и поэтому при работе требует больших усилий.

Полезно, если само лезвие магнитится, впрочем, этим свойством отвертку можно снабдить самостоятельно.

1. Прочнейшие «силовые» отвертки не так трудно изготовить самостоятельно. Материал — клапан двигателя грузовика. Твердость после термообработки — HRC 60. Неказистые, незргономичные, они, конечно, не очень удобны в работе, но благодаря выдающейся прочности в некоторых случаях незаменимы. Бесплатно.

2. Конструкция этого инструмента, наоборот, ровесница самих резьбовых соединений. Качество изготовления никудашное. Деревянные накладки отлетают в первые же минуты рабо-



Несмотря на кажущееся разнообразие, хороший инструмент — редкость.

ты, достаточно даже случайно уронить отвертку на бетонный пол, не говоря уже об ударах молотком по затылку. Он хоть и стальной и сделан заодно со стержнем, но быстро расклепывается и раскалывает накладки. Стержень, видимо, ободран наждаке вручную и поэтому волнистый, к тому же мягкий, гнется от руки. Твердость лезвия HRC 32. Цена — 33 руб.

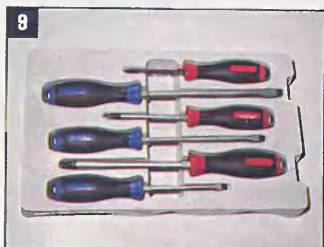
3. Типичная бытовая отвертка: такой можно починить, к примеру, утюг, но как профессиональный инструмент не годится. Неудобная рукоятка очень быстро сдирает кожу с ладони и крошится при изгибе стержня. Пластмасса хоть и бензостойкая, но в ацетоне тает. Лезвие шероховатое и неплохо держится в шлице винта, но твердость всего HRC 30. Цена — 38 руб.

4. Отвертка из набора (восемь штук за 200 рублей) тоже из категории «домашних». Ее твердость едва набрала 24 единицы. Жесткая неудобная рукоятка, мягкий стержень. Что еще нужно, чтобы признать инструмент негодным?

5. Отвертка универсальная. Вся универсальность в том, что лезвие можно переставлять задом наперед: с одной стороны прямой шлиц, с другой — крест. Впрочем, ни тем, ни другим концом по-настоящему работать не удастся. Стержень, поначалу едва входивший в рукоятку, вскоре начинает самопроизвольно выпадать. Пластик хрупкий и очень непрочный — растрескивается от усилия руки и раскисает в ацетоне. Точно такой отверткой комплектуют ВАЗы. Конечно, в крайнем случае она лучше, чем, например, пилка для ногтей, но как инструмент для работы несостоятельна. Твердость HRC 27. Цена — 36 руб.

6. Hi-TEC (Чехия). Твердость лезвия HRC 49-52, удобная ручка из прочного пластика не боится ударов, устойчива к растворителям и нефтепродуктам. Однако поверхность ее скользкая и к руке «не липнет». Для увеличения момента можно использовать гаечный ключ: нижняя часть ручки — шестигранник. Лезвие полированное, покрыто хромом — в шлице держится ненадежно, норовит соскользнуть.





Тем не менее, учитывая цену 50 рублей, отвертка вполне соответствует своему назначению.

7. Kamasa (Швеция). HRC 53, удобная, прочная рукоятка с резиновыми вставками. В руке не скользит, мозолей не натирает. Устойчива к бензину и растворителям. Есть отверстие для воротка. Однако молотком по ручке лучше не стучать – верхний слой пластика рвется и шелушится. Хромированный стержень, в меру шероховатое магнитное лезвие. В работе очень удобна, но, к сожалению, не вечна – при интенсивной работе изнашивается. Цена – 100 руб.

8. Етагс (Тайвань) – очень хороший инструмент. Рукоятки хватистые, с резиновыми вставками: они практически исключают проскальзывание в ладони. Пластик очень проч-



Некоторые рукоятки не переносят бензина.



ный, не боится ударов молотком. Лезвие шероховатое, магнитное, держится в винте очень плотно. Цена – 100 руб.

9. King Topu (изготовитель неизвестен) – отвертки с прочными обрезиненными рукоятками, расширяющимися книзу. Затылок металлический, рассчитан на удар. На стержне шестигранник под ключ. Лезвие шероховатое, магнитное, в шлице сидит надежно. Особенность – толстые стержни, затрудняющие в иных случаях доступ к винтам. Инструмент для профессионалов. Цена этого набора – 645 руб.

10. Набор со сменными лезвиями (Россия). Как бытовой набор имеет право на существование, но сделать им что-либо на автомобиле затруднительно. Худенькая, неухватистая рукоятка, цанговый зажим лезвий в ра-

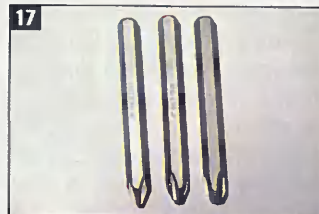
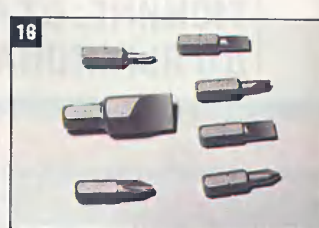


боте неудобны. Тем не менее, довольно высокая (HRC 48) твердость и стальной затыльник – достоинства. Цена – 180 руб.

11. Этот набор, как и предыдущий, тоже более уместен дома, нежели в гараже. Обрезиненная рукоятка отлично лежит в руке, но глубокая насечка быстро забивается грязью и «лысает». Тем не менее, набор весьма универсален, и если объемы работ не промышленные, иметь его, пожалуй, полезно. Высокая твердость рабочих насадок (HRC 50–54) обеспечивает им долгую жизнь. Стучать по ручке нельзя – она пустотелая, емкость внутри нее – для хранения, например, бит.

12. Набор наконечников Stayer (Германия, но, вероятно, подделка). Биты (наконечники) изготовлены грубо, на рабочих частях – раковины, изъязнения. Геометрия – из-под топора. В винтах держатся ненадежно. Для работы пригодны очень условно. Впрочем, этот набор стоит всего 24 руб. Твердость HRC 50.

13. В отличие от предыдущего, биты из набора Kamasa изготовлены идеально, твердость HRC 56, достаточно шероховаты и в винтах сидят как припаянные.



14. Биты USH (Германия). Самые твердые (HRC 57), изготовлены отлично. За все время работы пока никаких следов износа. Цена – 25 руб. за штуку.

15, 16, 17. Биты King Topu. Твердость HRC 55. Сделаны не менее аккуратно, чем предыдущие. Однако следы износа уже заметны. Цена – 35 руб. за штуку.

И в заключение пара полезных советов. Чтобы намагнитить отвертку, оборачиваем ее рабочую часть изоляцией в один слой, поверх нее наматываем 200–300 витков провода диаметром 0,1 мм (обмотка сердечника любого автомобильного реле), защищаем концы провода от лаковой изоляции и аккуратно вставляем их в розетку 220 В (удобнее пользоваться бытовым удлинителем). Кончики мгновенно обгорают, а отвертка надолго обретет свойства магнита (фото 19).

При заточке отвертки под прямой шлиц сделайте это так, как показано на рисунке – работать станет гораздо удобнее.

ГОРЬКИЙ – «ШТАЙР»

ДИАГНОСТИКА ДИЗЕЛЬНОГО ДВИГАТЕЛЯ ГАЗ-560

ТЕКСТ / ЮРИЙ МАКСИМОВ,
НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ДИЗЕЛЬНЫХ
ДВИГАТЕЛЕЙ УКЭР ГАЗА

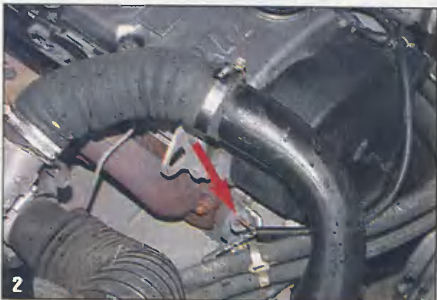
До сих пор в России к легковому дизелю относятся с недоверием. Причин несколько. Здесь и нестабильное качество топлива, особенно в сельской глубинке, неготовность отечественного сервиса к обслуживанию сложной дизельной аппаратуры, высокая цена запчастей и будто бы органически свойственные дизелю шумы и вибрации.

Из-за рубежа дизельных легковушек везут мало, а с производством собственных просто беда. Поэтому Горьковский автозавод, изготовивший по лицензии австрийской фирмы «Штайр» около 8000 дизелей, оказался своего рода национальным рекордсменом. Двигатель ГАЗ-560 удачно прописался под капотом нижегородских автомобилей. Расход солярки у «Волги» около 8 л, а «Газели» – примерно 12 л/100 км. Шумы и вибрации выдают дизель только на холостом ходу, а уже при скорости за 50 км/ч определить из салона тип двигателя смогут немногие.

Одна из особенностей дизеля – его не прогреешь на малых нагрузках и холостом ходу. Зимой на стоянке в двадцатиградусный мороз он выше 40–50°C не набирает, оттого в автомобиле прохладно. Однако в движении отопление салона не хуже, чем с бензиновым двигателем. Если дизель после стоянки на морозе запустился нормально, то из-за замерзшего топлива уже не остановится: каналы для подвода и отвода топлива от насос-форсунок проходят в моноблоке рядом с ру-



1 Датчик температуры охлаждающей жидкости.



башкой охлаждения. Спустя какое-то время «обратка» с расходом до 100 л/ч нагревает бак до плюсовой температуры. Если аккумулятор и свечи накалывания исправны, топливо в баке зимнее, то при масле 5W40 пуск до минус 30°C не проблема. Еще морознее? Придется дополнительно утеплить моторный отсек, чтобы не замерз маслоотделитель вентиляции картера. Иначе масло выдавит через манжеты, щуп, маслозаливную горловину и турбокомпрессор.

Потратившись на покупку дизеля, грех экономить на качестве топлива и масла. На сомнительных заправках вместо солярки могут продать и котельно-печное топливо – на первый взгляд его не отличишь. Что тогда говорить о цетановом числе, температуре вспышки, осмоляемости и других важных характеристиках! Задержка воспламенения и позднее сгорание ведут к местным перегревам и растрескиванию камеры сгорания в поршне. Между тем цетановое число важно для дизеля не меньше, чем октановое для бензинового двигателя. Если не больше! Ведь низкооктановый бензин выдает себя сразу – детонационными стуками, а о низком качестве солярки порой узнают с опозданием. Смола, оседающая на мельчайшей сетке, предохраняющей от грязи прецизионные плунжерные пары насос-форсунок, создает дополнительное сопротивление для наполнения их топливом. Из-за этого уменьшается давление на выходе из форсунки, ухудшается распыл топлива, изнашивается плунжерная пара.

Первый признак такого износа – затрудненный пуск горячего двигателя. По-хорошему,

Датчик температуры воздуха.



3 Топливный насос.



форсунки тогда нужно менять. Однако стоят они дорого, около 6200 руб. (фото 1). Да и операция эта посложнее, чем замена свечей. Поэтому, если холодный двигатель пускается хорошо и нет серьезных замечаний к его мощности и экономичности, жизнь форсунок можно продлить еще на 20–30 тыс. км. Для этого просто «обманем» программу управления. Пуск холодного и горячего двигателя происходит по разным алгоритмам, «защитым» в память блока управления. Холодный пускают, увеличив в 3–4 раза цикловую подачу топлива. Чтобы пустить горячий с изношенными форсунками, можно воспользоваться «холодными» настройками. Для этого снимаем клеммы с датчиков температуры охлаждающей жидкости (фото 2) и температуры воздуха (фото 3). Теперь блок рассчитывает цикловые подачи как для 20-градусного мороза. Если мотор при этом запускается нормально, можно сделать такой обман постоянным, выведя провода от датчиков на тумблер. Но ничто не вечно: в двигателе с изношенными форсунками расход топлива в конце концов начнет расти, упадет мощность и замена на новые станет неизбежной.

Поломка одной насос-форсунки заметна сразу – по неравномерной работе двигателя на холостом ходу. Выявить неисправную просто. Пустив холодный двигатель, в первые секунды щупаем патрубки выпускного коллектора – неработающий холоднее. На прогревом – всюду горячо, так что от этого приема будет больше ожогов, чем толку. В пути нет необходимости в срочной замене. С неисправной форсункой можно без вреда для двигателя проехать пару сотен километров, но перегружать его не стоит. Лучше ехать на пониженных передачах, поддерживая обороты на уровне 3000 об/мин.

Турбокомпрессор.

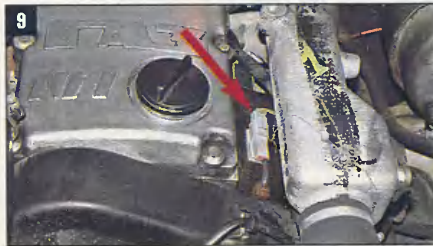


5 Проверка давления наддува.





Охладитель воздуха.



Электромагнит управления рейкой.



Датчик давления наддувочного воздуха.



Датчик частоты вращения коленвала.



«Газ-педаль».



Диагностическая колодка.

При работе двигателя через насос-форсунку постоянно прогоняется топливо под давлением около 1,5 бар, не только хорошо заполняющее надплунжерное пространство, но и охлаждающее форсунку. За это отвечает подкачивающий насос — он рядом с баком (фото 4). При отказе этого насоса дизель продолжает кое-как работать, топливо к форсунке поступает за счет разрежения, создаваемого при ходе плунжера вверх (всасывание). Но для нормальной работы двигателя этого недостаточно. Нехватка топлива вызывает износ плунжерной пары. Проехав в таком режиме 100–150 км, готовьтесь к замене всех насос-форсунок.

Двигатель ГАЗ-560 оснащен турбокомпрессором (фото 5), очень требовательным к качеству моторного масла, — его рабочее колесо делает более 100 000 об/мин. При этом масло нагревается выше 150°C. Низкокачественное быстро теряет свои свойства, что приводит к преждевременному износу не только турбокомпрессора, но и двигателя.

Стоит помнить несколько правил, способствующих долголетию мотора. На холодном нельзя резко разгоняться, так как густое масло плохо поступает к подшипникам турбокомпрессора. Остановив же мотор сразу после работы с полной нагрузкой, мы прекращаем подачу масла к подшипникам турбокомпрессора, еще не успевшего остановиться. Несколько таких остановок — и он потребует замены. Очень важно следить за герметичностью маслопровода турбины. Даже небольшая утечка масла здесь недопустима, как и кратковременная работа без смазки.

В турбине есть клапан, поддерживающий

максимальное наполнение цилиндров во всем диапазоне оборотов. Если клапан откроется рано — упадет крутящий момент «на низах», при позднем открытии — на номинальном режиме. Поэтому, если разгон автомобиля покажется слишком вялым, проверьте давление наддува. Поможет в этом диагностический прибор, например АСКАН-8 (фото 6). На максимальных оборотах холостого хода давление должно быть не менее 1,75–1,8 бар, а при полной нагрузке — 2 бар. Регулируют его, изменяя длину тяги клапана. Укорачивая ее (увеличивая преднатяг пружины), поднимаем давление наддува. Из-за просадки пружины за время эксплуатации давление наддува может понизиться, поэтому при диагностике через 40–60 тыс. км его стоит проверить. Некоторые двигатели ГАЗ-560 оснащены охладителем наддувочного воздуха (фото 7). С ним мощность увеличивается на 15 л. с., но еще ценнее рост крутящего момента с 200 до 250 Н·м при понижении соответствующих оборотов с 2300 до 1800–2000 об/мин. При самостоятельной установке охладителя блок управления нужно перепрограммировать или поменять его на ГАЗ-5601.

При падении напряжения в бортовой сети до 10 В управляющая электроника начнет давать сбои, а при 7 В мотор и вовсе заглохнет. Так же проявляется и поломка датчика частоты вращения коленчатого вала. Расположен он сзади справа на корпусе распревала (фото 8). Чтобы проверить датчик, его снимают с двигателя и подключают к тестеру для измерения малых напряжений. Остается провести возле магнита датчика массивным стальным предметом: если датчик исправен,

стрелка тестера отклонится. Когда двигатель неожиданно глохнет, а после выключения и включения «зажигания» снова работает, причина, скорее всего, в датчике положения рейки. Закреплен он на электромагните, установленном слева на корпусе распределительного вала (фото 9). Его номинальное сопротивление — $1,12 \pm 0,04$ Ом.

При выходе из строя «газ-педали» (фото 10) автомобиль не должен ехать, но... если очень надо — может. Двигатель будет работать на холостом ходу, но поддерживает эти обороты и при нагружении. Трогаться следует очень плавно. По ровной дороге можно добраться даже до пятой передачи. Поломка датчиков температур охлаждающей жидкости и воздуха не смертельны для двигателя, хотя он и выйдет из оптимального режима. Поэтому стоит проверить их сопротивление согласно данным табл. 1 и 2. Отказ датчика давления наддува, расположенного на щитке передка (фото 11), замечен сразу — двигатель теряет половину мощности.

Чтобы узнать, какой датчик или исполнительное устройство барахлят, подключите к колодке (фото 12) диагностический прибор. Если его нет, ошибку можно «вычислить», перемкнув в колодке выводы 1 и 2. (Номера контактов — с обратной стороны колодки, а коды неисправностей есть в руководстве по обслуживанию двигателя.)

Несмотря на то что дизели ГАЗ-560 выпускают не так давно, некоторые моторы пробежали по 600 тыс. км. И это не предел. Главное в их долголетию — своевременное техническое обслуживание и регламентные работы. **1301**

ТАБЛИЦА 1. ЗАВИСИМОСТЬ СОПРОТИВЛЕНИЯ ДАТЧИКА ОТ ТЕМПЕРАТУРЫ ЖИДКОСТИ

Температура жидкости, °C	-20	+20	+60	+120
Сопротивление датчика, кОм	276,959	37,340	7,548	1,191

ТАБЛИЦА 2. ЗАВИСИМОСТЬ СОПРОТИВЛЕНИЯ ДАТЧИКА ОТ ТЕМПЕРАТУРЫ ВОЗДУХА

Температура воздуха, °C	-20	0	+25	+120
Сопротивление датчика, кОм	273,6	95,57	29,11	1,13

СОЛО НА ТРУБЕ

АРСЕНАЛ МАСТЕРОВ ТЮНИНГА ДОВОЛЬНО БОГАТ

ТЕКСТ / ПАВЕЛ ГЛЕБЧЕНКОВ,
ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР
ФИРМЫ CARTUNING

По большому счету, все автомобили-одноклассники шьются по одной мерке. Ведь конструкторам надо решить схожие задачи: высокий комфорт при хорошей управляемости, тяговитый двигатель с малым расходом топлива и т. д. Дитя компромисса получается сбалансированным, но довольно скучным для активного водителя. Наше ателье подгоняет машины индивидуально. Расскажем об этом на примере «Самары».

МОТОРНЫЙ МЕТОД

В отечественном легковом автопарке все еще преобладают карбюраторные двигатели. С карбюратора и начнем. Это одно

из древнейших устройств на автомобиле. Но на покой ветерану рановато. Ведь для того, чтобы приготовить топливную смесь, ему не нужен искусственный интеллект, скрытый в блоке управления. Благодаря этому наладить «безмозглый» автомобиль можно хоть на коленке, не тратя времени на поиск все еще дефицитных и дорогостоящих сканеров. А уж мест, куда приложить руки, в карбюраторе достаточно.

Любимое занятие сервисменов — поколдовать над жиклерами. Чего проще — топливные вкручиваем побольше, воздушные — поскромнее. Результат известен заранее — на обогащенной смеси двигатель работает устойчивее. Но нарушив тонкое равновесие всех дозирующих систем, нечего пенять на коптящий выхлоп и высокий расход. Куда более эффективный способ — увеличение проходных сечений больших диффузоров обеих камер. В итоге из стандартных (для карбюратора 21083) 21/23 мм получаем 24/24. Расход воздуха растет, а сопротивление на впуске (один из факторов, сдерживающих максимальные обороты) падает. Двигатель крутится веселее, мощность в зоне высоких оборотов несколько увеличива-

ется. Правда, есть и обратная сторона: мотор ощутимо сжигает на малых и частичных нагрузках. Ведь на относительно небольшой частоте вращения разрежение в области диффузора с ростом его диаметра падает. Соответственно ухудшаются распыл бензина и однородность смеси. Поэтому предложенный вариант не подходит для тех, кто много возит. Им нужна тяга на «низах». Зато любителям «прохватить с ветерком» он понравится. Тем более, что, как показала практика, расход топлива остается в норме.

Следующая деталь, способная изменить характер мотора, — распределительный вал. От него зависят моменты открытия и закрытия клапанов и высота их подъема. «Играя» этими параметрами, можно сместить максимум крутящего момента в зону более низких или высоких оборотов. То есть улучшить абсолютные показатели двигателя нельзя, возможно лишь перенастроить его под темперамент конкретного водителя.

Помимо распредвалов, для подбора фаз газораспределения выпускают специальные разрезные шестерни. (В магазинах их порой предлагают доверчивым частникам. Не обольщайтесь! Прокрутите эту покупку не будет. Ведь оптимальные фазы стандартного мотора подобраны на заводе.) Это товар для специалистов, доводящих моторы «по крупному», когда речь идет о серьезном вмешательстве в конструкцию.

Радикальный метод улучшения ездовых качеств — увеличение литража. Мы используем три типа коленчатых валов с радиусами кривошипов 74,8, 78 и 80 мм. Чтобы поршни при этом не вылезли за пределы блока, их тоже заменяем на специальные, со смещенным отверстием под палец.



Некоторые мастера предлагают не трогать коленвал, а увеличить диаметр цилиндров. Говорят, максимально возможный для «самар» — 84 мм. Может быть, но смущают очень тонкие межцилиндровые перегородки. Смогут ли они долго противостоять переменным нагрузкам и высоким температурам? Настоящим спортсменам на ресурс наплевать, главное — результат. Думаю, что у частника все же иные критерии. По той же причине не советую облегчать коленвал, поршни и маховик. «Легкий» двигатель хорошо набирает обороты, зато хуже уравновешен.

Подросшему мотору тяжело дышать: приходится увеличивать проходные сечения впускных и выпускных каналов. Операция требует аккуратности: за тонкими стенками — рубашка охлаждения. И, конечно, следует позаботиться о выхлопе. Для снижения противодавления нужны трубы большого диаметра и соответствующие резонаторы и глушители. Причем заменять надо весь выпускной тракт, компромиссы малоэффективны. Мы предпочитаем изделия фирмы Supersprint. Контора работает с 1955 года и хорошо известна среди производителей суперкаров и поклонников тюнинга.

ВЫВЕСТИ ИЗ ТРАНСА

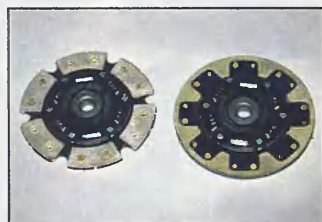
Доводка автомобиля — дело комплексное. Работа всех узлов и агрегатов согласована. Тронув что-то одно, приходится подгонять под него другое. Вот, например, сцепление. Для приба-



Такая стойка снижает проходимость, но улучшает управляемость.



Разрезные шестерни нужны для подгонки фаз.



Специальные накладки хорошо держат крутящий момент.

Большие диффузоры в разрезе.





«Тюнинг» поршень легче обычного.



Такие фильтры дают прибавку до 5 л. с.

вившего мощности мотора прежнего не годится. Наиболее дешевый для «Самары» вариант — использовать комплект (маховик, диск и корзина) от ВАЗ-2112. Правда, в дополнение придется переделать стартер. Есть предложения подороже. Это ведомые диски с металлокерамическими или кевларовыми накладками. Оба работают со стандартным механизмом, но интенсивно изнашивают соприкасающиеся поверхности.

На очереди коробка передач с главной парой. Самые популярные для «восьмерки» так называемые двенадцатый и восемнадцатый ряды. Первый предусматривает замену шестерен первой и четвертой передач. Они становятся соответственно «длинной» и «короткой». Все остальные детали — прежние, что обуславливает хорошую ремонтопригодность.

Во втором все шестерни иные, нежели в серийной коробке, а передачи «сближены». Главные пары тоже подбирают по характеру — чем больше передаточное отношение, тем выше динамика и меньше «максималка». Но мало получить высокую мощность, ее надо реализовать в движении. Медвежья услуга может оказать обычный дифференциал. Знакомая картина: одно колесо стоит, а другое бешено вращается, не в силах зацепиться за скользкую поверхность. Бывает такое даже на сухом асфальте. Выручает дифференциал повышенного

трения. Его задача — исключить пробуксовку ведущих колес. По конструкции встречаются винтовые и дисковые. Последние работают ощутимо жестче, но лучше ремонтируются.

ЗАЦЕПИТЬСЯ И УДЕРЖАТЬСЯ

То, что возросшая динамика требует более цепких тормозов, наденось, очевидно. Но очевидно и другое — вмешательство в систему, влияющую на безопасность, чревато большими неприятностями. Ведь провести полный цикл разработки, доводки и сертификации доморощенного узла далеко не каждому под силу. Мы поступаем проще: используем детали заводского изготовления, прибавив их импортными комплектующими. То есть система, включая главный тормозной цилиндр, суппорты, трубопроводы и регулятор — вазовские, от «103-й» модели. А диски, барабаны и колодки — именитых зарубежных производителей.

Последняя дань — управляемости. Рулевое управление, упаси бог, мы не трогаем. Наш конек — настройка подвески. В комплект (фирменный от KW) входят четыре пружины с прогрессивной характеристикой и четыре амортизатора с укороченным ходом штока. Машина становится низкой (на 30–40 мм ниже нормы) и жесткой. Как ни странно, комфорт остается приемлемым.

Разумеется, переделки обходятся в копейку. Например, доработанный карбюратор стоит около \$150, головка блока — \$1300, фирменный выпускной тракт — \$450, ряд для КП — \$350. Впрочем, штучный товар всегда ценится выше ширпотреба.

От редакции: Действительно, у профессионалов немало возможностей изменить характер вашего автомобиля. Каким путем лучше идти, чтобы «настроенная» машина полностью отвечала желаниям (и квалификации!) владельца, мы расскажем на примере ВАЗ-2114 в серии материалов под рубрикой «Тюнинг», начатой в № 2 с. г.

[ЭР]



TAG PARTS



ЛЮБЫЕ РЕМНИ ДЛЯ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ АВТО И ИНОМАРОК



ОПТОВЫЙ ОТДЕЛ: (095) 796-96-02

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ
РЕГИОНАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ

GOODYEAR

ENGINEERED PRODUCTS

3/2003

199

МЯГКАЯ ПОСАДКА

ПЕРЕДНИЕ СИДЕНЬЯ «ШЕСТЕРКИ»



Шлицевая и крестообразная отвертки, ключи-головки «на 8» и 13, пассатижи.



Молоток, зубило, «болгарка», сварочный аппарат, тиски.



Время работы – 3–4 часа.

ТЕКСТ / ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Сиденья «шестерок» новые – то не ахти, а уж поездившие и подавно: подушки провалены, ползья разъехались и не двигаются, спинка не держится, хоть ящиком подпирай. Покупать новые? Накладно. Починим сами. По понятным причинам быстрее всего изнашивается сиденье водителя, вторым – пассажира справа.

Сначала снимем сиденье с автомобиля. Сдвигаем его назад до упора. Правая направляющая крепится к кронштейну кузова винтом с гайкой.



Ключом «на 13» откручиваем эту гайку снизу кронштейна и вынимаем винт из направляющей.



Торцевым ключом «на 8» вывертываем винт крепления левой направляющей из закладной гайки, установленной в кронштейне кузова.

Аналогично закреплены задние части обоих направляющих.

Вынимаем сиденье из салона.

Если в механизме фиксации сиденья (левая салазка) сильно изнашивается гребенка – придется заменить салазку в сборе, а вот

поперечный люфт в полозке – устраним. Для этого нужно снять салазку с каркаса сиденья.



Поворачиваем рычаг и сдвигаем направляющую к задней части сиденья, после чего ключом «на 8» вывертываем винт крепления передней части полозка.

Вынимаем направляющую вперед.



Сиденье перемещается по направляющей на двух роликах, между ними – дистанционная пластмассовая проставка.

Вывертываем задний винт крепления и закрепляем полозок в тисках.



Ударами молотка подгибаем полозок до тех пор, пока он не будет перемещаться в направляющей без заметного люфта. (Заклинивать не должен!)

При этом не надо спешить, иначе придется гнуть в обратную сторону. Можно поджать полозок не по всей длине, а в нескольких местах.

При сборке левой салазки не забудьте взвести пружину: при-

нудительно закрутите рычаг на полный оборот и только после этого установите полозок в направляющую.

Точно так же можно убрать люфт и на правом полозке.



Обычно механизм управления положением спинки (расположен на правой части сиденья) выходит из строя из-за износа зубьев фиксатора.

Последний приварен к каркасу сиденья, поэтому для его замены потребуются поработать зубилом и «болгаркой». Деталь недорогая – около 25 руб. Лучше покупать с прорезанными зубьями, а не с выдавленными. Учтите, фиксаторы для левого и правого сиденья разные.



Чтобы добраться до фиксатора, вывертываем саморезы и снимаем декоративную накладку на боковине сиденья.

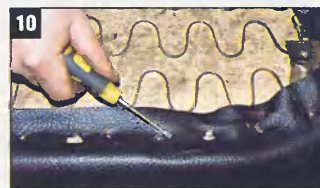


Вынимаем стопорную скобу и вывертываем винт из тяги.



Пружина легко снимается руками, если спинку сложить к сиденью.

Если нужно подварить каркас сиденья или отремонтировать обивку – последнюю придется снять.

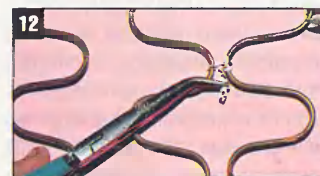


Для этого отверткой или пассатижами отгибаем крепление обивки...



...и снимаем ее вместе с подушкой с каркаса.

Наконец, последнее: поправим продавленную подушку. Как показывает опыт, если вспененная резина еще не размочалена, можно реанимировать седло так.



Первым делом почаше скрепим пружины между собой металлическими скобами или проволоочными скрутками.

Если и этого мало, прибегнем к радикальному методу: вырезаем из оргалита (фанеры, металлического листа) прокладку по форме каркаса сиденья и установим ее между пружинами и подушкой так, чтобы она опиралась по периметру на каркас. Такая доработка, уверяем, навек.

Спинку сиденья, а затем и пассажирское кресло можно привести в порядок этими же способами.

ЛЕГКИМ КАСАНИЕМ

ПОДРУЛЕВОЙ ПЕРЕКЛЮЧАТЕЛЬ ОТ «САМАРЫ» – НА «ЖИГУЛИ»



Ключи рожковые «на 5,5», 8, 10, головка «на 24», шлицевая и крестообразная отвертки.



Время работы – от 3 до 6 часов.



Цена деталей* – 300 руб.



Бокорезы, ножовка, ножницы по металлу, набор напильников или надфилей, дрель, сверла Ø4–8 мм, электромонтажные пассатижи, изоляционная лента.

ТЕКСТ / АЛЕКСАНДР ПОПОВ

Подрулевые переключатели «жигулей» архаичны: включение сигнала поворота – только после нажатия до фиксированного «щелчка». Для переключения света фар – отдельный рычаг. Чтобы очистить заднее стекло, тянешься к неподсвеченному переключателю на «торпедо», отвлекаясь от наблюдения за дорогой. То ли дело в «Самаре»: слегка приподнял левый рычаг – замкнул «поворотник», нажал вперед правый – включил заднюю щетку. Все под руками, удобно. Внимательно осмотрев два узла – от «четверки» и «Самары», мы убедились в возможности их поменять.

Забегая вперед, скажем, что после пересадки подрулевых переключателей (2108–3709305–01) от «Самары» на «четверку» (2105–3709310–10) управлять автомобилем стало проще и естественнее.

За удобства принято платить. Дело не только в трехстах рублях, которые потратили на необходимые детали. Немного пострадал внешний вид рулевой колонки, хотя с места водителя этого не видно: «девяточный» блок переключателей не уместился под пластиковыми кожухами. Их пришлось обрезать, как показано на фото 1. Кроме этого, вспомнив школьные слесарные навыки, изготовили



* Корпус подрулевых переключателей 2108–3709305–01 – 20 руб. Переключатель поворотов подрулевой 2108–3709330–01 – 60 руб. Разъем подрулевого переключателя поворотов 501V1 – 20 руб. Переключатель стеклоочистителей подрулевой 2108–3709340–01 – 60 руб. Разъем подрулевого переключателя стеклоочистителей 502V4 – 20 руб. Пластина выключателя звукового сигнала 2108–3402080 – 60 руб. Переключатель ближнего света двухпозиционный П146–04.43 – 20 руб. Наконечники проводов, 20 шт. – 10 руб. Монтажный провод, 3 м – 30 руб.

проставку для пластины выключателя звукового сигнала (фото 2). Эскиз «выкройки» прилагается. Остался «пустяк» – перекоммутировать электрические цепи. Процесс поис-



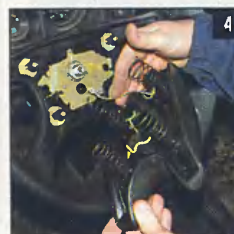
ка занял немало времени. Вам же достается готовая таблица. Работа несложна, но требует сосредоточенности. Итак, приступим.

Отсоединяем «минусовую» клемму от аккумуляторной батареи.



Крестообразной отверткой отвинчиваем два винта крепления крышки выключателя звуковых сигналов и вынимаем их вместе с изолирующими втулками.

Потянув на себя, снимаем крышку выключателя звуковых сигналов и отсоединяем наконечник его провода от вывода на корпусе рулевого колеса.



Метим (краской и т. п.) положение корпуса рулевого колеса относительно вала. Головкой «на 24» отвертываем гайку крепления корпуса, оставив ее на валу заподлицо. Поджимая обод рулевого колеса коленями, ударами ладоней снизу сбиваем его со шлицев вала. Окончательно отвертываем гайку и снимаем рулевое колесо.

Крестообразной отверткой вывинчиваем четыре винта, стягивающие половинки кожуха

рулевой колонки, и один саморез, фиксирующий нижнюю половину кожуха. Снизу приборной панели разъединяем восьми-, шести- и двухразъемные соединительные колодки жгутов подвода напряжения к блоку подрулевых переключателей. Ключом «на 8» ослабляем болт хомута крепления блока и снимаем его, после чего бокорезами откусываем провода обоих жгутов.

Освободившиеся жгуты проводов готовим для подключения к новым подрулевым переключателям. Для этого, в соответствии с таблицей ориентируясь по цвету проводов, оснащаем их наконечниками, соединяем между собой или изолируем.

Теперь провода жгутов собираем в соответствующие им колодки, опять же руководствуясь таблицей. Следует иметь в виду, что не все провода жгутов входят в колодки. Например, серый с черной полосой провод звукового сигнала из восьмиконтактного жгута в колодку не входит, его нужно оснастить наконечником меньшего размера для подключения к наружному подпружиненному выводу корпуса подрулевых переключателей 2108–3709305–01.

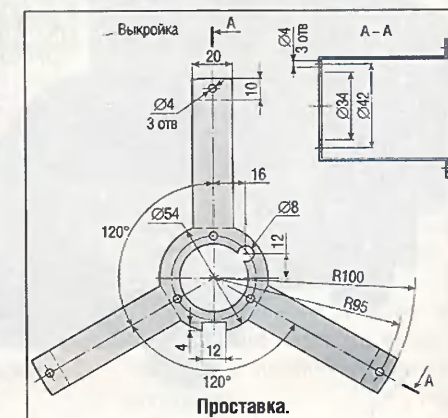
Возможность управления очистителем и омывателем заднего стекла от переключателя на «торпедо» можно сохранить. Для этого...



...три провода не отсоединяем, а параллельно удлиняем...

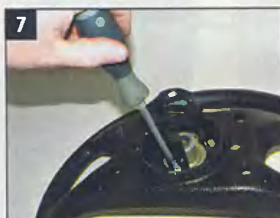
...и согласно таблице впоследствии подключим к разъемам WH и 53H подрулевого переключателя очистителя и омывателя стекол 2108–3709340–01 и желтому с черной полосой проводу шестиразъемного жгута.

Поставив на место корпус переключателей «2108», предварительно затягиваем болт хомута его крепления с учетом того,



что окончательное положение корпуса можно слегка корректировать в продольном и радиальном направлениях. В продольном так, чтобы срабатывали подпружиненные контакты звуковых сигналов и при этом оставалось достаточно места, чтобы вставить ключ в замок зажигания автомобиля. От радиального положения корпуса зависит автоматическое отключение в нужный момент переключателя сигналов поворота при возвращении повернутого рулевого колеса в «нейтраль».

Отвинчиваем три самореза крепления контактной пластины выключателя звуковых сигналов.

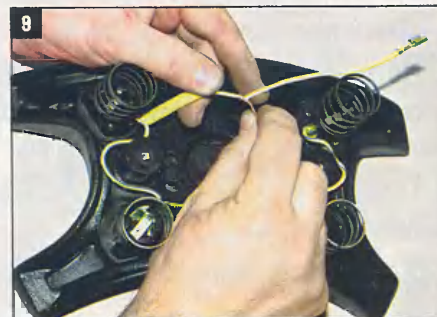


К протектору тремя винтами М3 подходящей длины и гайками прикрепляем контактную пластину 2108-3402080.



На ее место этими же саморезами крепим изготовленную заранее проставку.

Устанавливаем рулевое колесо в сборе с новой пластиной звуковых сигналов на вал, ориентируя по ранее нанесенной метке. Затянув гайку крепления рулевого колеса на валу, керним ее. Вставляем в корпус соответствующие переключатели. Подсоединяем к ним и к проводке автомобиля соединительные колодки жгутов.



Удлиняем приблизительно в два раза провод на крышке выключателя звуковых сигналов.

Проводим удлиненный провод через отверстие в корпусе рулевого колеса. Подсоединяем его наконечник к контакту наружного кольца пластины выключателя звуковых сигналов. Устанавливаем и крепим двумя винтами его крышку.

Вынимаем из комбинации приборов штатный однопозиционный переключатель ближнего света и на его место устанавливаем двухпозиционный переключатель П147-04.43 от «семерочной» комбинации приборов.

Так как у «самарского» переключателя нет дополнительного рычага ближнего света, теперь габариты и ближний свет будем включать двухпозиционным переключателем комбинации приборов, а дальний свет – подрулевым переключателем.

Отсоединяем и изолируем «плюсовой» провод питания от электродвигателя насоса омывателя ветрового стекла. «Минусовый» провод питания электродвигателя переключаем на освободившийся «плюсовой» контакт. Освободившийся «минусовый» контакт насоса соединяем с «массой» дополнительным проводом подходящей длины.

Вынимаем из блока предохранитель № 2, ответственный за цепь питания электродвигателя очистителя и омывателя ветрового стекла и фар. В дальнейшем эта цепь не запитывается.

Предохранитель № 1 (на 8 А) заменяем более мощным (на 16 А), так как в защищаемую цепь теперь дополнительно подключен электродвигатель омывателя ветрового стекла.

Подсоединяем «минусовую» клемму аккумулятора и проверяем, как работает новый подрулевой переключатель.

Заканчивая работу, стягиваем обе половинки кожуха рулевой колонки винтами. Нижнюю половину кожуха фиксируем саморезом.

ТАБЛИЦА ПЕРЕКОММУТАЦИИ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ

Жгут восьмиконтактного штекера от подрулевого переключателя 2105-3709310-10 сигналов поворота и включения фар			Обозначение контактов	Место подсоединения
Предназначение провода	Цвет провода	Действия с проводом		
Сигналы поворотов	Голубой	Оснащаем наконечником, подсоединяем к	49 aR	Переключатель поворотов подрулевой 2108-3709330-01
	Красный с синей полосой	Оснащаем наконечником, подсоединяем к	49 a	
	Голубой с черной полосой	Оснащаем наконечником, подсоединяем к	49 aI	
Включение фар	Черный	Оснащаем наконечником, подсоединяем к	30	
	Зеленый	Оснащаем наконечником, подсоединяем к	56	
	Серый с красной полосой	Оснащаем наконечником, подсоединяем к	56 b	
	Голубой с белой полосой № 1	Оснащаем наконечником, подсоединяем к	56 a	
Звуковой сигнал	Голубой с белой полосой № 2	Обрезаем и изолируем	—	—
	Серый с черной полосой	Оснащаем наконечником меньшего размера, подсоединяем к	наружному подпружиненному выводу	Корпус подрулевых переключателей 2108-3709305-01
Жгут шести- и двухконтактных штекеров подрулевого переключателя 2105-3709310-10 очистителя и омывателя ветрового стекла			Обозначение контактов	Место подсоединения
Предназначение провода	Цвет провода	Действия с проводом		
Очиститель ветрового стекла	Белый	Обрезаем и изолируем	—	—
	Белый с черной полосой	Обрезаем и изолируем	—	—
	Желтый	Соединяем с коричневым проводом этого же жгута	—	—
	Красный	Оснащаем наконечником, подсоединяем к	j	Переключатель очистителей и омывателей стекол подрулевой 2108-3709340-01
	Серый	Оснащаем двумя наконечниками, подсоединяем к	53 b, 53	
	Желтый с черной полосой	Оснащаем тремя наконечниками, один подключаем к желтому с голубой полосой проводу переключателя очистителя и омывателя заднего стекла на «торпедо», а два других к	53 a, 53 ah	
Омыватель ветрового стекла	Розовый	Оснащаем наконечником, подсоединяем к	W	—
	Коричневый	Соединяем с желтым проводом этого же жгута	—	
Переключатель очистителя и омывателя заднего стекла на «торпедо»			Обозначение контактов	Место подсоединения
Предназначение провода	Цвет провода	Действия с проводом		
Омыватель заднего стекла	Розовый с черной полосой	Параллельно удлиняем, оснащаем наконечником и подсоединяем к	WH	Переключатель очистителей и омывателей стекол подрулевой 2108-3709340-01
	Белый с голубой полосой	Параллельно удлиняем, оснащаем наконечником и подсоединяем к	53 H	
Очиститель заднего стекла	Желтый с голубой полосой	Параллельно удлиняем и соединяем с желтым с черной полосой проводом жгута шести- и двухконтактных штекеров подрулевого переключателя 2105-3709310-10 очистителя и омывателя ветрового стекла	—	—

ГОРИМ!

НОВАЯ НАПАСТЬ – ГЕНЕРАТОРЫ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ ВАЙСМАН

В том, что жизнь автомобилиста все больше обрывается проблемами, я убеждаюсь ежедневно. Похоже, не осталось на наших автомобилях деталей, узлов, систем, о которых можно было бы достаточно долго (и притом безнаказанно!) не вспоминать. Кого беспокоили отказы генератора лет 15 назад? Немногих. Генератор без проблем трудился вдвое, втрое дольше мотора, особенно у аккуратного хозяина, вовремя менявшего щеточный узел. Других операций почти никогда не требовалось.

Сегодня на нас, профессиональных ремонтников, свалилась лавина отказов: автомобильная электростанция все чаще подводит, удивляя новыми капризами. Всякий раз, определяя их причины, мои электрики называют главную – безобразная сборка. Похоже, там, где генераторы делают, никто ни за что не отвечает. Наиболее слабое место – крепление выпрямительного блока («подковы») тремя винтами к задней (на стороне контактных колец) крышке генератора. Винты вместе с держателями полужительных «вентилей» изолированы от крышки пластмассовыми втулками. Гайки этих винтов должны быть хорошо затянуты, чтобы обеспечивался надежный контакт выводов диодов с обмотками статора. Вот надлежащего контакта – то и нет. Из-за этого место соединения начинает нагреваться, дополнительно окисляться, контакт становится еще слабее... А дальше он просто выгорает (см. фото).

Что делать? По нашему мнению, самое разумное – заменить выпрямительный блок, а не пытаться его реанимировать – овчинка выделки не стоит. Цена «подковы» около ста рублей – к тому же новая, да еще проверенная нами перед установкой, внушает большее доверие, чем восстановленная после прогара. Особенно нерационально, на мой взгляд, заменять диоды. Их перепрессовка хотя и кажется простым делом, требует достаточно высокой квалификации, а расценки для нашего брата – мастера копеечные.

...Вот приехал на «Самаре» человек с обычной претензией: завел машину «с толкача», так как аккумулятор (при нулевой температуре!) не крутил. Накануне уже работал хило – выходит, недозаряжается?

Самой собой разумеется, в зимнее время жалоб на недостаточно надежную работу генераторов гораздо больше. Водители чаще пользуются электрическими приборами, в том

числе такими мощными, как лампы фар, двигатели стеклоочистителя и «печки», электрический обогрев стекол, сидений. С основательно разряженными аккумуляторами ко мне приезжают довольно часто – замечу, даже при том, что генератор еще худо-бедно работает! Конечно, больше всего шансов нарваться на подобные проблемы у того, чей автомобиль, не в обиду будет сказано, плохо ухожен. Допустим, разрегулирован или неисправен карбюратор, не в порядке его пусковая система, барахлит система зажигания и так далее – тогда и в теплое время года может возникнуть необходимость подолгу «гонять» мотор стартером. А в мороз – тем более.

Мы проверили батарею: действительно, почти разряжена. Тогда все внимание машине. Роскошная, модная «высокая панель» имеет одну особенность: лампочка индикации зарядки даже ночью не очень-то хорошо видна. А если начнет «тлеть» днем, немногие обратят на нее внимание. Между тем зарядки, в сущности, нет!

При этих дефектах события чаще всего развиваются последовательно. С ослаблением контакта прежде всего падает напряжение генератора на холостом ходу двигателя – вплоть до минимума, то есть 12,5–12,7 В. Ясно, о зарядке батареи уже говорить не приходится. Прибавишь обороты – напряжение вроде бы увеличивается почти до нормы, но только при условии, что генератор работает с малой нагрузкой. А включишь, к примеру, фары или музыку (кто ее не любит!) – и напряжение вновь падает до минимума. В конечном счете, аккумулятор окажется разряжен. В старых панелях лампочка индикации зарядки видна лучше, но и там водители ее не всегда вовремя замечают.

Есть еще один признак подобного дефекта: если контролировать работу генератора, например, осциллографом, ненадежный контакт в этих соединениях проявляется на экране в виде высокочастотной посторонней составляющей переменного напряжения – на плавные кривые накладывается, как шутят специалисты-электрики, какая-то «шерсть».

Все эти симптомы – у электростанции нашего клиента. Значит, генератор нужно снять и разобрать. Кстати, поскольку эта «Самара» – карбюраторная, демонтировать на ней генератор проще. Мы это сделаем сверху, не трогая защиту картера, а то ведь и там бывают проблемы:



то болты «закиснут», то еще что-нибудь... Фокус в том, что сначала нужно отвернуть один из болтов, крепящий кронштейн генератора к блоку цилиндров. (Натяжную планку и провода предварительно сняли, без этого в любом случае не обойтись.) Второй болт только ослабляем – это дает возможность повернуть кронштейн с генератором в такое положение, при котором легко отвинтить гайку длинного болта, соединяющего генератор с кронштейном, – и вынуть болт. Все! Генератор в руках. Можно приступать к разборке и, в зависимости от конкретных дефектов, ремонту.

В случаях, описанных выше, под гайки,жимающие соединения, мы обычно ставим шайбы с зубчиками, смазываем места соединений графитной смазкой – и генератор работает безотказно. Так сделали и сегодня.

Любопытно, что выпрямительные диодные блоки российских генераторов разные, а болезни одинаковые. Это уже некий симптом. Правда, выпадает из списка – в сторону более высокого качества – генератор ВАЗ-2112. С жалобами почти не сталкиваемся, а обслуживать его даже проще.

По моей собственной статистике, примерно 80% обращений с претензиями к работе генераторов связано с описанными отказами диодного блока. Остальные – по поводу замены регуляторов напряжения, которые ныне надежностью тоже не балуют. Кстати, знаете, как сразу отличить отказ РН от повреждения диодного блока? В последнем случае напряжение генератора может плавно меняться вблизи нормальных значений, то больше, то меньше их занижая. А отказ РН – это как обвал: напряжение исчезает вовсе или, наоборот, подскакивает до недопустимых значений: 16–17 В и выше.

Ну, а если уж генератор разобрали, а машина прошла немало, непременно меняем и подшипники, чтобы упредить эту работу как самостоятельную. Как правило, автолюбители понимают полезность такого подхода. Ведь современные подшипники тоже «ограниченно применимы», к сожалению.

ВОЗДУХ ПО КАРМАНУ

КОМПРЕССОРЫ ДЛЯ НЕБОЛЬШОГО АВТОСЕРВИСА

ТЕКСТ / ОЛЕГ БУДКИН

Обдуть, продуть, накачать — да мало ли что поручают сжатому воздуху. Автолюбитель при профилактике и мелком карбюраторном ремонте довольствуется ножным насосом, «Мустанг» — уже роскошь.

Другое дело автосервис, пусть даже небольшой. Или дружная автостоянка, где в общем пользовании имеется кое-какой серьезный инструмент. Здесь уже без воздуха, извините, как без рук. Пневматический инструмент компактнее электрического (отсутствует электромотор), безопасней (по той же причине), а возможностей у него не меньше — гайковерты, дрели, ножницы, зубила и тому подобное (фото 1–3). Окрасочное оборудование без сжатого воздуха и представить трудно. Все это хозяйство работает при давлении воздуха атмосфер восемь, не меньше, — без компрессора не обойтись.

КАЖДОМУ ПО ПОТРЕБНОСТЯМ

Вопрос — каким он должен быть? Если компрессор не будет работать по несколько часов кряду, то тратиться на профессиональный, дорогой агрегат нет смысла. Для этого выпускают так называемые бытовые и полупрофессиональные серии с близкими техническими характеристиками, но меньшим ресурсом. Его вполне достаточно, если компрессор использовать умеренно, при ограниченных нагрузках. Бытовые дешевле своих собратьев — трудоголиков процентов на 20, так как материалы, из которых изготовлены ответственные детали — клапаны, поршни и тому подобное, у них дешевле. Задача — разобраться, как правильно выбрать компрессор, отвечающий нашим запросам, и не переплатить.

Важнейшая характеристика компрессора — производительность. От нее и надо плясать. Прочие параметры в основном опре-

деляются ею — это мощность, рабочее напряжение и, конечно, техническое совершенство, которое и отражается в цене.

Допустим, вы нацелились на высокопроизводительный профессиональный инструмент. Сверхнадежность позволяет работать им чуть не круглые сутки в течение многих лет. Как правило, такой инструмент требует большого расхода воздуха. Например, пневматический ударный гайковерт для жестких условий эксплуатации с крутящим моментом 1200 Н·м потребляет 450 л воздуха в минуту. Чуть меньше — 435 л/мин — расходует профессиональная дрель. Трещоточные гайковерты, в зависимости от крутящего момента, потребляют от 85 до 220 л/мин. Так что, выложив очень приличную сумму за такой инструмент, придется раскошелиться и на соответствующий компрессор.

На самом деле все это необходимо крупным производствам. Для более приземленных задач небольших автосервисов дорогое оборудование окажется нерентабельным. Полупрофессионального инструмента, как правило, хватает за глаза на многие годы службы, пусть и работает он не так быстро. А запросов у такого пневмоинструмента значительно меньше. Так, подобный ударный гайковерт расходует воздуха около 200 л/мин. Поэтому для небольших сервисов вполне достаточно компрессора производительностью до 300 л/мин. Такие, как правило, приводятся электромотором мощностью до 2 кВт, питаемым однофазным напряжением 220 В (фото 4).

Цена — в пределах 5–10 тыс. рублей. Подешевле те, у которых поршневая головка не имеет системы смазки с картером, расход воздуха поменьше, ресивер компактней. Если у компрессора есть система смазки с масляным картером, то обязательно предусмотрен контроль уровня — прозрачное окошко в картере или обычный щуп. Обкатку ком-

прессора завершаем, по инструкции, сменой масла. После этого, по нашему опыту, компрессор можно эксплуатировать годами: уровень стабилен и масло в выходящий из ресивера воздух не попадает. Практически все компрессоры этой ценовой категории имеют одинаковую конструкцию — компактная головка совмещена с электродвигателем. Но ничто не дается даром — компактность затрудняет охлаждение. Впрочем, для неинтенсивного использования это не страшно. Редко когда компрессор удастся довести до «горячки». А если и ухитритесь, это неопасно: он просто отключится. Все компрессоры оснащены предохранителем, отключающим электромотор при перегреве установки. Правда, тогда понадобится незапланированный «перекур» — пусть остынет. Конечно, в случае авральной работы, когда важна каждая минута, с этим придется считаться. Делу помогает то, что у всех компрессоров предусмотрены отключение электропитания при наборе ресивером определенного давления — 8–10 атм и повторное включение, когда давление снизится.

В ТУМАНЕ...

Исходя из этого, можно прикинуть, какого объема ресивер нужен. Они бывают на 25, 50, 100, 150 л и более. Каждые 50 л объема ресивера увеличивают вес установки на 10–15 кг, зато упомянутый выше цикл включения–выключения заметно удлиняется. Кстати, работающий компрессор издает шум около 80 дБ, соперничая с двигателем без глушителя. Если он будет часто включаться, радости не доставит.

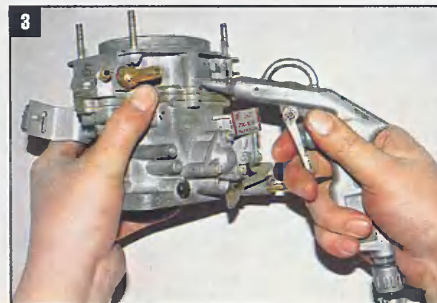
Подавляющее большинство компрессоров оснащено редуктором, который отвечает за давление на выходе системы. Вращая маховичок, можно отрегулировать его величину в пределах от нуля до максимального в ресивере. Поэтому здесь всегда



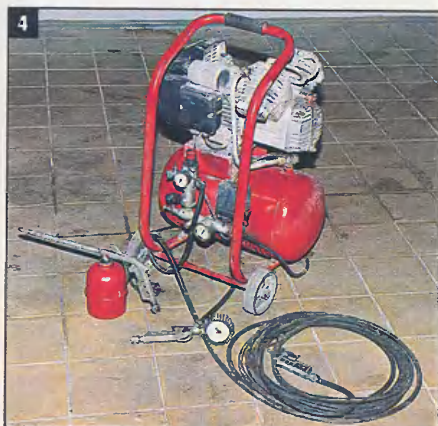
Отвертывание гаек превращается в забаву.



Разуть машину — секундное дело.



Продуть карбюратор — пара пустяков.



Небольшой компрессор незаменим в небольших мастерских.

два манометра – один показывает давление в ресивере, другой – на выходе. Все компрессоры имеют клапан сброса аварийного давления.

Теперь напомним: сжатый компрессором воздух, попав в ресивер, расширяется и температура его, в соответствии с неизбывными законами, резко падает. В результате содержащиеся в воздухе водяные пары конденсируются и выпадают в виде «росы» на стенках. За день – другой влаги накапливается столько, что на выходе (например, продувочного пистолета) появляется водяной туман. Избежать этого можно, своевременно сливая конденсат через дренажный клапан (фото 5). Но это не избавляет от самого процесса конденсации: в воздухе, отбираемом из ресивера, все равно присутствует влага. Работая с пневмоинструментом, на это еще можно закрыть глаза (он внутри всегда хорошо смазан), а вот для малярных дел такой воздух непригоден – мельчайшие капли воды испортят краску!

Для осушения сжатого компрессором воздуха придется прикупить специальный фильтр, устанавливаемый на выходе. В зависимости от конструкции, производительности, тонкости очистки его цена – от 150 до 3000 рублей и выше (фото 6).

Большие компрессоры – стационарные,



Сливать конденсат необходимо регулярно.



Фильтры бывают большие и маленькие, дорогие и не очень.

а все прочие – мобильные. Они снабжены парой колес и скобой-рукояткой (иногда съемной), что облегчает транспортировку. Лучше обрешиненные большие колеса – на них катать компрессор легче.

ДЛЯ СТАРШЕГО БРАТА

Компрессоры, выдающие более 300 л/мин, по конструкции существенно отличаются от младших собратьев. Высокая производительность диктует не только увеличение мощности электродвигателя (переход на 380 В, три фазы), но и повышенные требования к охлаждению. Площадь оребрения алюминиевой головки у них гораздо больше, но и этого мало. Для улучшения охлаждения электромотор отнесли в сторону от головки – ее вал приводится ремнем, спрятанным под кожух из металлической сетки, а саму головку обдувают вентилятором (фото 7).

Мощные электромоторы, головки, большие ресиверы существенно повышают цену. Стартовая – не меньше 15 000 рублей и зависит, при прочих равных условиях, от фирмы-производителя и, конечно, продавцов. Фирм, производящих компрессоры, немало. Но в основном это «немцы», «итальянцы» и «белорусские итальянцы» (белорусский – ресивер, остальное – Италия). Самый солидный компрессор (в пределах разумного) обойдется автосервису примерно в 30 000 рублей.



Компромисс между «мобильником» и «стационаром».

На правах рекламы

ТОРМОЗНЫЕ КОЛОДКИ

МарКон
стиль профессионалов

Зачем платить дороже?

Тормозные колодки производства компании «МарКон» признаны лучшими по всем техническим параметрам среди 10 ведущих зарубежных фирм по результатам независимых испытаний (журнал «За рулем», №1, 2003 г., статья «Остановить «Нексио»»).

Мы гарантируем, что этот результат не случаен и подтверждаем стабильность качества тормозных колодок следующими доводами.

- Достижение стабильно высокого качества продукции «МарКон» заложено в политике компании, и весь коллектив предприятия свято следует этим принципам.
- Международная система качества – Стандарты ISO 9001:2000 действует в компании с 1999 г., и ежегодный аудит, проводимый немецкой компанией DQS, подтверждает ее высокую эффективность.
- Многочисленные испытания тормозных колодок «МарКон» на ведущих автозаводах России и за рубежом отмечают высокое качество нашей продукции.
- Сегодня свыше одного миллиона автомобилей эксплуатируют тормозные колодки компании «МарКон».
- По сообщениям дилеров в 2002 г. практически отсутствуют замечания от потребителей при более чем 40% увеличении объема продаж.

Сравните наши цены.

- Тормозные колодки «МарКон» для автомобилей AUDI A6, MERCEDES, TOYOTA, MAZDA стоят \$11 - \$18, в то время как колодки ведущих западных производителей продаются по цене \$50 - \$80 за комплект.

А если качество не хуже, зачем платить дороже?



+7 (0852) 45-12-65, 45-98-61, 45-98-62

WWW.MARKON.RU

ОРАНЖЕВОЕ НЕБО

КАК ЗАТОНИРОВАТЬ СТЕКЛА



ТЕКСТ / ВЯЧЕСЛАВ ЛУКЬЯНОВ

Иной раз тонированные стекла спасают, спрятав от посторонних глаз. Есть у них и другие приятные свойства. Высококачественные пленки уменьшают вероятность травм от осколков разбитого стекла: они останутся висеть на пленке. Тонирование снижает ослепление светом солнца, или фар, задерживает до 99% ультрафиолетового излучения, а металлизированные пленки заодно перехватывают и до 70% теплового. В машине с тонированными стеклами летом прохладнее, зимой — теплее, а чем комфортнее водителю, тем меньше он делает ошибок.

Не будем сбрасывать со счетов и другие соображения. Самая скромная «девятка» с затемненными стеклами и выглядит представительнее, и может отпугнуть «подставлял»: а вдруг она везет «братков», с которыми лучше не шутить?

Сегодня известны три способа тонирования стекол. Первый — окраска самого стекла при производстве. Это можно видеть на многих иномарках. Затемнение не превышает 25%. Пока стекло не разобьешь и не заменишь, его свойства неизменны. Одному это нравится, другому — нет.

Второй способ, с которого делало первые шаги тонирование, — напыление на стекло светопоглощающего материала. У одних получалось хорошо, у других безобразно: сильно «зеркалит», царапается. Удалить слой со стекла почти невозможно, в то же время от удара он не защищает. Наконец,

появился и быстро утвердился третий способ тонирования стекол — пленками.

НЕЛЬЗЯ? МОЖНО?

Согласно ГОСТ 5727-88 и дополнениям к нему, «Светопропускание стекол, обеспечивающих видимость для водителей, должно быть не менее: 75% — для ветровых стекол; 70% — для стекол, не являющихся ветровыми...» Далее текст не приводим. Главное для читателя знать, что при наличии боковых зеркал с обеих сторон приведенная выше норма 70% касается только передней половины стекол дверей водителя и правого пассажира. Остальные стекла можно тонировать пленкой с любым светопропусканием (см. рис.).

КАКОВ ВЫБОР?

Качественные пленки с сертификатом и гарантированными показателями поставляются, в основном, компаниями Courtaulds Performance Films (Llumar) (США), Johnson windows films (США), Commonwealth Laminating & Coating (Suntek) (США), MSC/Solar Gard (США), корпорацией «ЗМ». Эти пленки практически не поступают в розничную торговлю и продаются только у авторизованных дилеров. Светопропускание и цвета — на выбор: от серого до черного, зеленый, бронзовый, голубой...

На российском рынке

больше всего тонированных пленок Llumar (США), которые здесь продвигает фирма «Соларекс». На них нанесен новый клей, повысивший адгезию к стеклу в несколько раз по сравнению с прежними. На втором месте по объему поставок — фирма «Оконные пленки Джонсон», предлагающая пленки компании Johnson. На тонировку этими пленками специализированные центры выдают гарантию. Цены в долларах за квадратный метр, в зависимости от свойств пленки — 5,4–6,2 для Llumar и 4,5–9,5 — для Johnson.

В магазинах и на рынках автозапчастей продаются пленки для самостоятельного наклеивания — в основном с Тайваня и из ОАЭ. Эти пленки производят по американским и японским технологиям. Их качество улучшается с каждым годом, однако еще не дотягивает до уровня фирм-законодателей. В упаковке обычно от 1,5 до 2 м² пленки, пластмассовый шпатель для разглаживания и нож. Для автомобиля требуется не менее двух рулонов. К сожалению, гарантий качества и степени светопропускания фирмы не дают. Обычно на упаковке указывается только цвет (в продаже чаще всего серо-черный).

Тонирующие пленки различаются по конструкции, но в основе всех — лавсан (полиэтилентерефталат). Самые простые и недолговечные — однослойные с окрашенным клеевым слоем. Гораздо больше достоинств у окрашенных пленок. Они могут иметь несколько слоев (до девяти) с различными отражающими, поглощающими и антиабразивными свойствами. В некоторых присутствуют металлизированные слои.

Самые высококачественные пленки — многослойные, нейтрального цвета с напылением металла. Такие даже при низком све-

Светопропускание

- не менее 75%
- не менее 70%
- любое





Основные виды тонирующих пленок в магазинах и на рынках.

топропускании позволяют водителю адекватно оценивать окружающую обстановку, тогда как низкокачественные пленки существенно ухудшают видимость.

Толщина тонировки в пределах 50–60 мк. Вот несколько приобретенных нами пленок (фото 1) и их основные характеристики:

1. Solar Window Film D.I.Y. super d. Grey. Тайвань. Окрашенный клей; 110 руб.; 0,5х3,0 м; светопропускание – 8%.

2. Solar Window Film super d. Black. Тайвань. Сделано для России, испытано в лаборатории НАМИ. Окрашенный клей; 120 руб.; 0,75х3,0 м; светопропускание – 5%.

3. Solar Tek Film Cofield. Тайвань. Окрашенный клей; 80 руб.; 0,5х3,0 м; светопропускание – 25%.

4. Solar Window Film (Heat X) SF350 Dark Black made in USA for. ОАЭ. Окрашенная пленка; 349 руб.; 0,5х3,0 м; светопропускание – 15%.

5. IWM Radius Homas REaction film. Япония. Нейтральный цвет с металлизированным слоем; 337 руб.; 0,5х1,5 м; светопропускание – 50%.

6. C.P.F. Gila W.F. blue TTB245. США. Окрашенная пленка с металлизированным слоем и градиентом светопропускания по ширине от 5 до 50%; 120 руб.; 0,61х2,0 м.

На пленках, как правило, нет инструкций по наклейке на русском языке, однако есть серии картинок с этапами работы.

ГАИ проверяет светопропускание специальными приборами, наиболее распространенный – «Блик». Он показывает количество света, прошедшего через стекло, в процентах. Как и у большинства контрольных приборов, у «Блика» есть ограничения по применению: им нельзя пользоваться при температуре ниже минус 10°C и при влажности воздуха более 80%.

Кроме того, если его подключают в гнездо



Для удобства работы изготовили из бумаги шаблон и по нему вырезали пленку с небольшим припуском. (Липкий слой пленки находится с внутренней стороны рулона, как у изоляционной ленты или обычного скотча.)



Наклеив на основную и защитную пленки кусочки липкой бумаги, разделяем их. Не пытайтесь это делать лезвием и т. п.!

прикуривателя, то напряжение на клеммах аккумулятора должно быть в пределах 12–12,6 В. Даже при соблюдении всех правил работы этим прибором допускается погрешность измерений до 10%. При контактах с ГАИ полезно помнить, что если пломба госповерки отсутствует или повреждена, прибор считается неисправным и его показания можно опротестовать.

КАК ПРОВЕРИТЬ?

Наша попытка оценить светопропускание купленных пленок в ГАИ не удалась. На ПТО 19 (бывший ПИК) категорически отказали: «Светопропускание проверяем только на автомобилях. Обращайтесь на сервисные



Из пульверизатора обрызгиваем стекло и пленку водой.



Наложив пленку на стекло, шпателем выдавливаем из-под нее воду от центра к краям. Шпатели из упаковок могут царапать пленку, их лучше обернуть плотной тканью.

станции...» Что тут скажешь! Ну не хочет чиновник из ГАИ раскрывать «секреты» своей профессии. Ему ведь тоже кормиться надо.

Кстати, а на каких это СТО есть такие приборы? И для чего? Ведь ни одна инструкция по эксплуатации автомобиля не предусматривает проверки светопропускания стекол.

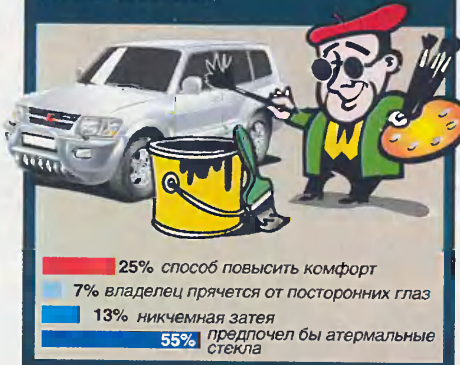
Профессионалам-тонировщикам приборы тоже ни к чему – наклеят любую пленку, куда покажете. Так что проверять ее за ваши же деньги и наказывать рублем нынче уполномочен только элитный клуб «Защитников законности». Иначе говоря – своего кармана.

Чистые боковые стекла пропускают до 92–94% света. Значит, если речь идет о стеклах передних дверей, светопропускание тонирующей пленки должно быть не ниже 76–78%. Сразу скажем, что найти такую на российском рынке вам вряд ли удастся, поэтому тонировать или нет передние стекла – решать вам. Ездят же некоторые и с черными ветровыми стеклами, фонарями, фарами! Такова мода. Но каждый умный гаишник может вас «шкурить» вполне законно.

В специализированных центрах тонирование стекол легкового автомобиля стоит 90–160 долл., а джипа – до 250. Работу выполняют довольно быстро – за 1,5–3 часа. Здесь могут услужить и тем, кому мало быть «невидимкой», а хочется дополнительно защитить себя от на-

СПРОСИМ ЧИТАТЕЛЕЙ

Как вы относитесь к тонированию стекол пленкой?



падения. Для этого используют другие пленки — более толстые, наклеенные по особым методикам. Но сейчас речь не о них.

ТЕХНОЛОГИЯ ДЛЯ ГАРАЖА

Выглядит все просто: вырезав пленку по приготовленному заранее шаблону из бумаги (фото 2), снимаем ее защитный слой с клеевого (фото 3), обрызгиваем внутреннюю поверхность стекла и пленку водой (фото 4), накладываем ее на стекло, разглаживаем шпателем от середины к краям (фото 5).

Но, как показывает практика, приемлемый результат получается не с первого раза. Многим будет выгоднее воспользоваться услугами профессионалов. Если все же хотите помучиться — возьмите помощника. Здесь уйма разных тонкостей. Например, на дверях с опускаемыми стеклами приходится снимать обшивку, чтобы наклеить пленку под уплотнителем. Попробуйте-ка, не имея навыков!

Очень трудно тонировать вклеенные стекла, особенно сильно наклоненные задние. В салоне даже большой машины не очень-то развернешься, а такие стекла еще и двойной кривизны...

Перед работой тщательно вымойте всю машину. Все делайте аккуратно, иначе труд пойдет насмарку из-за «пустяков» — воздушных пузырьков, песчинок и т. п.

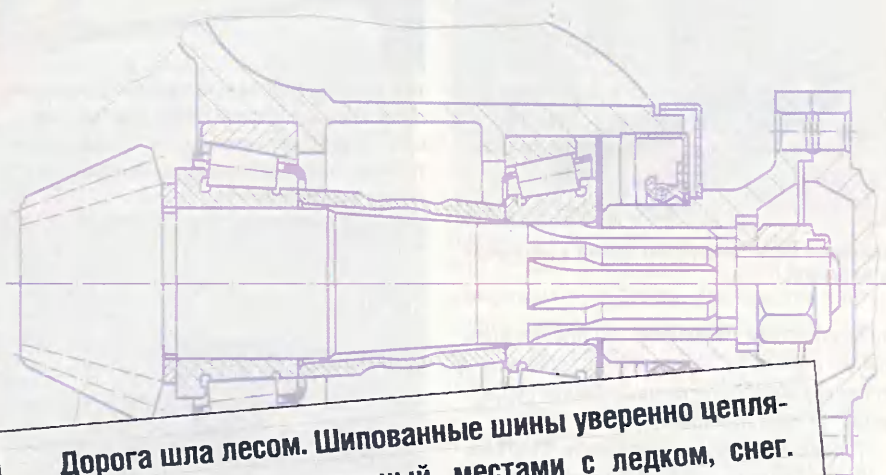
Профессионалы добавляют в воду специальные размягчители. Можно влить немного (до 3%) шампуня, лучше всего Johnson Baby (но только не поддельного!). Время от смачивания до наклейки не должно превышать трех минут. Воду из-под пленки необходимо полностью выдавить: там, где останется влага, пленка отслоится. Большое влияние на конечный результат оказывают запыленность, влажность, температура и освещенность. Чтобы пленка надежно приклеилась, лучше предварительно выдержать автомобиль в теплом сухом помещении хотя бы сутки, не пользуясь стеклоподъемниками.

Стекла двойной кривизны приходится обклеивать частями. Профессионалы же наклеивают целый кусок, используя специальный инструмент и тепловой пистолет для растяжения пленки. Работать таким нужно очень осторожно — от перегрева стекло может лопнуть.

Чтобы снять старую пленку, подцепите ножом ее край и старайтесь содрать со стекла целым куском. Остатки клея размочите мыльной водой или очистителем стекол типа «Секунда» и сотрите тряпкой.

Кстати, пленки сегодня применяют не только на автомобилях. Они давно используются в строительстве — посмотрите на банки, офисы, магазины, элитные дома...

СЛОВО ЗНАТОКАМ: ЗАДАЧА ТРЕТЬЯ



Дорога шла лесом. Шипованные шины уверенно цеплялись за плотный укатанный, местами с ледком, снег. Вдруг на плавном повороте раздался щелчок, и машину потащило к обочине. «Лыжный след» от правого переднего колеса «пятерки» подсказывал — колесо внезапно перестало вращаться. Подтвердились худшие предположения: заклинил недавно замененный подшипник ступицы, рассыпался его сепаратор. Ждать помощи на пустынной дороге неоткуда, а ехать надо — до деревни не близко, да и бросать машину жалко. В задумчивости водитель открыл багажник: штатный набор инструмента, совковая лопата, домкрат, капроновый буксирный трос — негусто. Тем не менее, через четверть часа машина уже тронулась и благополучно преодолела несколько километров до деревни, где в гараже лежал старый подшипник. Как бы вы поступили в подобной ситуации?

Ответ с пометкой «Конкурс» направляйте по адресу: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10, или по E-mail: sub@zr.ru. Тел. (095) 207-79-84.

Обязательно указывайте свои паспортные данные.

Имя	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	Лит.	Масса	Масштаб
Чертил							
Проверил							
Принял							
Нормоконтроль							
Руководитель							
					Лист	Листов	

ГАЙКУ ПОБЕДИЛИ!

Лучшее решение за Александром МИРОНОВЫМ из Домодедова. Ему премия – 3000 рублей.

Перед нами ответы читателей на конкурсную задачу в январском номере – о том, как вернуть строптивую гайку шарового пальца опоры.

Сразу предупредим: предложения, в которых фигурировали «болгарка», «сварка», сложные приспособления и т. п., мы всерьез не рассматривали. Мы же ориентируемся на рядовых автолюбителей.

Большинство умельцев, уважительно относясь к серьезнейшему противнику – ржавчине, предлагают поливать закисшую резьбу проникающей жидкостью типа WD-40. Но, конечно, еще радикальнее растворять окислы «химией». С нею народ знаком не понаслышке. Вот человек предлагает sprysнуть строптивую гайку популярным напитком. Мы сами не пробовали, но о таком неординарном подходе к употреблению пищевых продуктов нам не раз сообщали.

Однако, судя по письмам, мастера-читатели чаще побеждают ржавчину уксусной кислотой (благо, купить ее не проблема).

А теперь о способах фиксации вращающегося пальца. Их немало.

Первый: нагрузить палец боковой силой – так крепко, чтобы он удерживался силами трения. Для этого вводят монтажку, ломик и т. п. между тормозным щитом и концом нижнего рычага. Отжимая щит, заставляют палец встать «на излом», что чаще всего и позволяет отвернуть гайку. У этого решения множество вариантов: кто-то вбивает между пальцем и соседними деталями широкий напильник, большое зубило и т. п., а кто – просит помощника вывернуть до отказа руль и давить на палец таким способом.

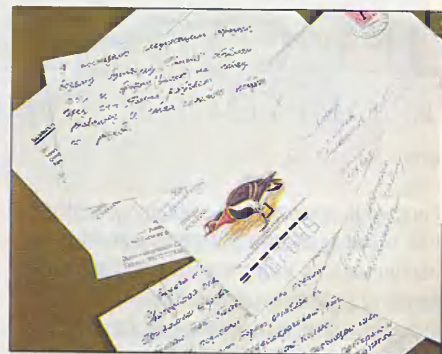
На наш взгляд, архимедов рычаг (попросту лом) тут «поглавнее» будет.

Следующие варианты более радикальны: зачем сохранять нетронутой старую опору? Поэтому смело разрезаем и удаляем защитный чехол, открывая доступ к цилиндрической части пальца. Его можно зажать «переставными» клещами, небольшим трубным ключом – лишь бы хватило места. Если резьба все-таки не поддается, еще вариант: отвинтив крепеж, отделяем опору от рычага. Это позволит подобраться хорошим зубилом к трем сварочным точкам, соединяющим половинки корпуса. Разрубив их, выбрасываем нижнюю. А шаровая часть пальца – перед глазами. Если ее схватить клещами (на большом плече), то и удержат палец легче. Глядишь, гайка и пойдет...

Еще надежнее фиксируется палец, если корпус и шар засверлить на какую-то глубину, а потом застопорить подходящим бородком, винтом, гвоздем. Вот только чем сверлить? Инструмент нужен твердосплавный, ручной дрелью лучше и не начинать... А электрическая применима лишь в гараже. Поэтому данный вариант хотя и привлекателен, высокой оценки не получил.

Но если сверлить есть чем, а руки чешутся, все-таки предостережем: не следует дрыгать сам поворотный кулак (было и такое предложение!). Ведь палец запрессован в гнездо, металл вокруг напряжен. Нельзя его ослаблять, а то кончится дело, не ровен час, серьезной поломкой на ходу.

В нескольких письмах предложено зажимать вращающийся палец винтом М6 длиной



миллиметров 30, завернутым в гнездо резьбовой заглушки в доньшке опоры. Понятно, что это приемлемо только для опор традиционной конструкции, а сработает не всегда. Если резьба помята и т. п., такой фиксации (практически по оси вращения пальца) вряд ли будет достаточно.

А вот решения простые и одновременно «фундаментальные». На кой нам старая гайка? Понимая это, авторы таких предложений, словно сговорившись, просто перерубают ее хорошим зубилом. Но гайка-то серьезная – с нею можно провозиться минут 10–15, а то и больше. Поэтому, если палец крутится, все же посадим его на место и приступим. В гаражных условиях (оговорки – см. выше) дело ускорится, если одну грань гайки засверлить, насколько сможете (сверло 6 мм или больше), а оставшиеся тонкие перемычки разрубить зубилом.

И все же есть более изящное решение. Нынче несложно обзавестись недорогим, но часто очень полезным приспособлением – гайкорезом. Самое лаконичное письмо, содержащее совет им воспользоваться, прислал Александр Миронов из Домодедова. В самом деле, почему бы и нет? Тем более, что для резки гайки не имеет значения, выпрессован палец или сидит на своем месте.

С премией вас, Александр Михайлович!

На правах рекламы

Качество

KING TONY

В МАССЫ

Генеральное представительство в России

МОСКВА, УЛ. СЕРГЕЯ МАКЕЕВА, 8а

ТЕЛ/ФАКС: (095) 933 27 77.

WWW.KINGTONY.RU

В Вашем регионе есть наш дилер.

ДЕЙСТВУЙ НА ОЩУПЬ!

РЕГУЛИРУЕМ ТЕПЛОВЫЕ ЗАЗОРЫ КЛАПАНОВ

ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Регулировка клапанов — операция ответственная, стоит недешево. Владельцы многих современных авто избавлены от расходов благодаря гидроопорам (гидрокомпенсаторам) — они поддерживают нужный зазор автоматически. Но усложнение системы снижает ее надежность (пусть даже теоретически) и ремонтпригодность. Скажем, «Хонда», известная супернадежными моторами, не спешит отказываться от привычного упорного винта с контргайкой, тем более что заводская регулировка зачастую сохраняется и через 100 тыс. км. Из отечественных машин подобной стабильностью зазоров могут похвастать лишь отдельные экземпляры «самар» и «десяток».

В механизме с регулировочными шайбами (переднеприводные ВАЗы) при отсутствии посторонних звуков проверять зазоры достаточно раз в 30 тыс. км. На отечественных машинах с рычагами в приводе ГРМ («Жигули», «Москвич», «Волга», «Запорожец») это желательно делать при каждом ТО. Подобный привод в иномарках требует меньше внимания (например, на «Хонде» — раз в 40 тыс. км).

Основные принципы регулировки большинства моторов схожи. Прежде всего дайте двигателю остыть. Чем ближе будет его температура к указанной в руководстве по ремонту (обычно 15–25°C), тем точнее измерения. С увеличением температуры зазоры растут, и многие мастера регулируют их «на горячую», внося поправку. Однако для разных двигателей эта зависимость неодинакова, да и остывают детали с разной скоростью. Поэтому лучше не торо-

питься, а, пока остывает, сменить масло, фильтры, проверить работу светотехники и т. п.

На многих автомобилях зазор измеряется под регулировочным винтом и для его контроля достаточно обычного набора щупов шириной около 10 мм. Для «классики» понадобится широкий щуп (фото 1). Узкий может дать ошибку из-за перекоса рычага клапана. В «Жигулях» зазоры для впускных и выпускных клапанов одинаковы и равны 0,15 мм (допустимый разброс 0,14–0,17 мм). Измерить зазор с такой точностью одним щупом непросто, но подходящих наборов в продаже не встретишь, поэтому приходится тренировать чувствительность мышц. Если щуп 0,15 мм гнется, но в зазор не входит, клапан «пережат». Если щуп проходит почти без усилия, зазор велик.

Иногда точно выставить зазор не удастся — при затяжке контргайки он «уходит». В этом случае его можно оставить больше, но ни в коем случае не меньше положенного. Многих вводит в заблуждение поправочная таблица, в которой указаны зазоры для «горячей» регулировки — они тем больше, чем горячее двигатель. Но не стоит забывать, что они даны для остановленного двигателя. На работающем моторе зазоры не увеличиваются, а, наоборот, уменьшаются, так как клапаны нагреваются (и удлиняются) намного сильнее других деталей газораспределительного механизма.

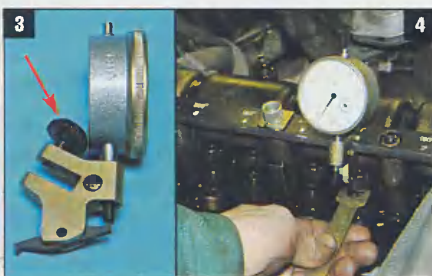
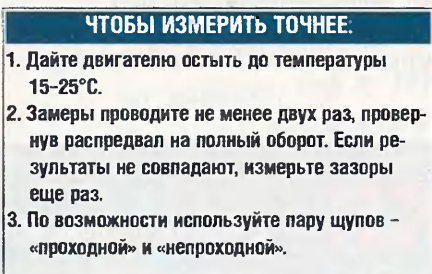
Мотор с «перетянутыми» клапанами работает тише, но на некоторых режимах клапан может перестать закрываться, его тарелка не сможет отдать тепло головке цилиндров, начнет перегреваться еще больше и т. д. Кончается этот процесс прогаром клапана; двигатель

троит, не тянет. Иногда осколок тарелки повреждает поршень и цилиндр. Убедиться, что клапаны были перетянуты, можно, сняв распределитель: на тыльной (нерабочей) стороне кулачков увидите следы износа.

Как показывает опыт, нерабочая поверхность кулачка распределителя «Жигулей» не всегда идеальна: эксцентриситет (биение) порой достигает 0,04 мм. Это выяснится, если проверить зазор при разном положении кулачка — после закрытия клапана и перед его открытием. Так, установив распределитель в положение, когда метка (лунка) на его шестерне направлена вверх, проверяем зазоры у клапанов 6, 7, 8, 4. Повернув коленвал на 180° (распределитель повернется на 90°), проверяем клапаны 7, 4, 3, 1. Еще один поворот — 3, 1, 2, 5 и, наконец, 2, 5, 6, 8. Если результаты измерений совпали для всех клапанов — вам повезло. Иначе при выставлении зазора придется ориентироваться на наиболее «затятое» место.

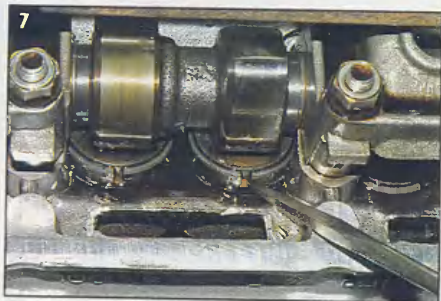
Для регулировки зазоров на «Жигулях» продаются специальные приспособления с часовым индикатором. Теоретически они обеспечивают большую точность, чем щуп, и позволяют регулировать зазоры на остановившемся двигателе. На практике не все гладко. Так, в нашем приспособлении для одновременной регулировки пары клапанов (фото 2) оси отверстий под индикатор не совпадают с осями регулировочных болтов. В результате ножка индикатора смещается от середины рычага (в кружке на фото 2). В свободном состоянии рычаг нередко слегка перекошен, что вносит ошибку в измерения, хоть и небольшую. Другое приспособление (фото 3) мы вообще не смогли без доработки установить на двигатель: головка винта упиралась в индикатор. Пришлось сточить ее, как показано стрелкой на фото 4.

В двигателях, подобных ВАЗ–2108, где зазо-



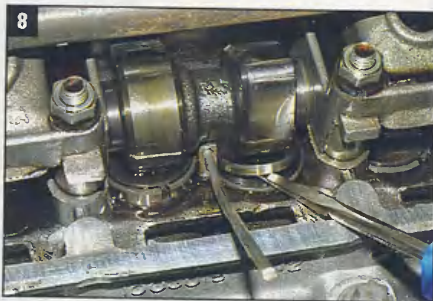
ЧТОБЫ ИЗМЕРИТЬ ТОЧНЕЕ:

1. Дайте двигателю остыть до температуры 15–25°C.
2. Замеры проводите не менее двух раз, провернув распределитель на полный оборот. Если результаты не совпадают, измерьте зазоры еще раз.
3. По возможности используйте пару щупов — «проходной» и «непроходной».



ры регулируют подбором шайб, точность регулировки обеспечить намного легче. Да и допуск для «Самары» втрое больше, чем для «классики». Зазоры впускных клапанов — $0,20 \pm 0,05$ мм, выпускных — $0,35 \pm 0,05$ мм. Если у впускных клапанов шуп $0,15$ мм не входит в зазор между шайбой и распредвалом или же проходит шуп $0,25$ мм (для выпускных — $0,3$ и $0,4$ мм соответственно) — регулировка обязательна. Для этого понадобится специальное приспособление (фото 5). Его закрепляем на шпильках крепления крышки головки цилиндра штатными гайками с шайбами.

Поворачиваем коленвал так, чтобы кулачок регулируемого клапана был направлен вверх. Маленьким шприцем отсасываем масло из углублений вблизи толкателей (фото 6) — так удобнее ориентировать толкатель и извлекать



шайбу. Шилом или тонкой отверткой поворачиваем толкатель так, чтобы прямоугольный вырез «смотрел на нас» (фото 7). Нажимая рукой на рычаг приспособления, утапливаем толкатель и устанавливаем между его бортиком и распредвалом фиксатор (фото 5). Шилом подцепляем шайбу и пинцетом извлекаем ее (фото 8). Не суйте под распредвал пальцы — если фиксатор толкателя вдруг выскочит, серьезной травмы не избежать. Толщину новой шайбы (она маркирована на ее поверхности) подбираем с учетом фактической толщины старой, измеренной микрометром (фото 9). Если последняя несильно изношена, ее можно использовать повторно, при регулировке других клапанов. Для хранения шайб очень удобна кассета с кармашками из полиэтиленовой пленки. Новую шайбу устанавливаем в толкатель маркировкой



вниз, после чего приспособлением вновь утапливаем толкатель и извлекаем фиксатор.

Владельцы иномарок иногда переделывают «восьмерочное» приспособление, а порой обходятся и без него — фиксатором толкателя подходящего размера. Для этого, повернув свечи, поворачивают коленвал, пока толкатель не утопит кулачок распредвала, вставляют фиксатор и аккуратно вращают валы дальше, пока кулачок не сойдет с шайбы. После замены шайбы вращают распредвал назад специальным ключом за его шестерню. За коленвал вращать нельзя, иначе ремень нагружается неправильно.

Использовать шайбы меньшего диаметра или обтачивать большие не стоит. Эрзац-шайба в таком ответственном и высоконагруженном узле быстро изнашивается, а то и хуже — испортит другие детали. К тому же порой удается обойтись вообще без покупки шайб, просто поменяв их местами.

13P

На правах рекламы





Новинка 2003 года от компании **Luxoil** — летнее масло **Luxoil Polus** SAE 10W 50, которое показывает отличные результаты в жару.

Luxoil Polus — всегда легкий запуск, чистота, защита от износа и длительный срок службы Вашего двигателя.

Luxoil Polus — забудьте о погоде и наслаждайтесь ездой!

Осенью 2002 года компания **LUXOIL** выпустила на рынок новое полусинтетическое моторное масло **Luxoil Polus**, разработанное специально для российских климатических условий. Главное преимущество **Luxoil Polus**, которое оценили российские автолюбители при эксплуатации машин в зимний период — легкий запуск двигателя в любую стужу.



Товар сертифицирован

3/2003

ЭЛЕКТРИЧЕСКИЕ МАШИНЫ

СТАРТЕРЫ «САМАРЫ» И «ДЕСЯТКИ»

ТЕКСТ / ВЛАДИМИР АРБУЗОВ

Крутили наши прадеды моторы своих драгдулетов заводной рукояткой, и проблемы починки стартера вовсе не было. Сегодня и те автомобили, что когда-то оснащались «кривым стартером», лишились этой полезной штуки. Даже дырку в бампере делать перестали. Что уж говорить о современных моделях! Поэтому владельцам «самар» и «десяток» остается уповать на исправность электростартера да волю божью. Чтоб если и сломался, то не ночью в глубокой луже и вдали от жилья, а днем и рядом с домом.

Но, говорят, на Бога надейся, а сам не плошай! Время от времени, хотя бы через 50 тыс. км пробега этот полезный узел надо снять с автомобиля, как следует отмыть и провести ревизию. Особенно если уже есть признаки надвигающейся беды. А они такие: замедленная реакция на поворот ключа зажигания, когда стартер срабатывает через секунду-другую; щелкает втягивающее реле (батарея при этом заряжена), проскальзывает обгонная муфта — стартер визжит, но двигателя не прокручивает.

Диагностика несложна: во-первых, отсоединяем аккумулятор, снимаем стартер и как следует отмываем его. «Минусовый» провод от батареи (удобно пользоваться кабелями «прикуривания») подсоединяем к «массе» (корпусу стартера), а «плюсовым» касаемся нижнего контактного винта. Исправный стартер тут же начинает очень энергично работать. Для проверки втягивающего реле касаемся «плюсом» его управляющего вывода — исправное реле отчетливо щелкает и выдвигает шестерню из своих недр. А теперь проверим все вместе — подсоединяем «плюс» к верхней клемме и обрезком провода или отверткой соединяем ее с управляющим контактом (фото 3). При этом сначала должно сработать втягивающее реле и тут же включится электромотор. Если все так и происходит, можно обойтись лишь регламентными работами. Впрочем, стартер все равно придется разобрать.

Начнем с втягивающего реле. Распространенный дефект — ослабление гаек клемм. Если их своевременно не подтягивать — ухудшится контакт, клеммы начнут разогреваться и выжигать крышку. Но не переусердствуйте — крышка хрупкая и раздавить ее излишней затяжкой клемм можно запросто (фото 4).



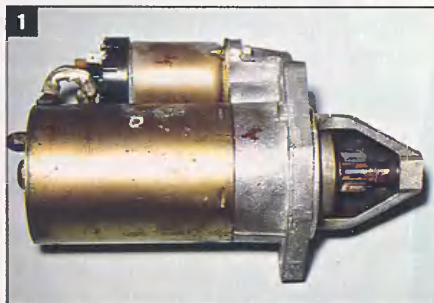
Отпаяв провода втягивающей катушки, снимем крышку реле, зачистим контакты и контактную пластину (пятак). Если следы эрозии глубоки, и пластину и контакты нужно развернуть, включив в работу неизношенные поверхности.

Чтобы добраться до щеточного узла, снимем заднюю крышку стартера. У модели 29.3708 («Самара») проволоочным крючком оттягиваем пружины и по очереди вынимаем щетки из направляющих (фото 5). Они должны перемещаться без малейших заеданий и быть не короче 8 мм. Если меньше — заменим. Подгоревший коллектор нужно зачистить мелкой стеклянной шкуркой зерни-

стостью 80–100, промыть бензином и продуть сжатым воздухом.

Щеточный узел стартера «десятки» 57.3708 извлекаем в сборе (фото 6) и при необходимости (высота щеток менее 3,5 мм) меняем целиком. Заменить только щетки в домашних условиях сложно — они особым образом приварены (фото 7), а установить вместо них «восьмерочные» нельзя — плотность тока у «десяточных» стартеров гораздо выше, поэтому материал щеток другой.

Для проверки муфты свободного хода (бендикса) осаживаем ограничительное кольцо, снимаем стопорное и муфту с вала якоря (фото 8). Промытую в бензине муфту



Стартеры: справа — от «Самары», слева — ВАЗ-2110 (с редуктором).



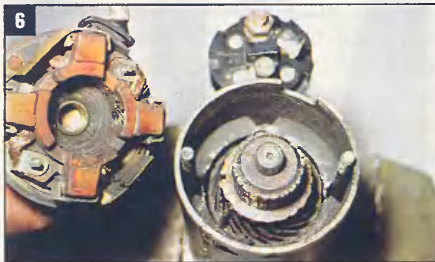
Предварительная проверка демонтированного стартера.



Ослабленную клемму затягиваем первой гайкой.



Вынимаем щетку, пружину оттягиваем крючком.



Щетки на стартере с редуктором меняют в сборе.

аккуратно, чтобы не раздавить, зажимаем в тиски и трубным ключом пытаемся провернуть в сторону передачи крутящего момента. Если это удалось – муфта негодная. Ее, конечно, можно и перебрать, но работа эта трудоемкая, положительный результат не всегда гарантирован, поэтому в конечном счете дешевле заменить на новую.

Якорь. На коллекторе, разумеется, не должно быть трещин и задигов, а лак на обмотках – естественного желто-коричневого цвета. Обмотку коллектора нужно проверить на обрыв и замыкание на корпус. Для этого один щуп омметра ставим на ламель коллектора, а вторым поочередно касаемся остальных. При обрыве омметр покажет «бесконечность». Замыкание на корпус проверяем мегомметром или лампой 220 В, включив ее в бытовую сеть последовательно. Автомобильная 12-вольтовая с аккумулятором не подойдет – для пробы, возможно, сгоревшей изоляции этого напряжения недостаточно, а напряжение самоиндукции в моменты включения-выключения стартера может достигать 200 В.

Если лак потемнел и местами обуглился, но обмотки не пробивают на корпус, проведем профилактический ремонт: обмотку



Запорное кольцо – под ограничительным.



Втулки обрабатываем разверткой.

обезжириваем, удаляем сажу и следы нагара, покрываем ее цапон-лаком и сушим в духовке при температуре 100–130°C.

Для замены меднографитовых втулок (подшипников скольжения) понадобится развертка диаметром 12 мм (фото 9). Как правило, раньше изнашивается более нагруженная передняя втулка. Выбив старую из картера сцепления («Самара») или из крышки стартера («десятка»), при помощи оправки запрессовываем на ее место новую и разворачиваем под размер так, чтобы вал якоря вращался без заеданий, но и без зазора.

При сборке стартера шлицы муфты свободного хода смажем моторным маслом, рычаг привода – консистентной смазкой («Литол»), ЦИАТИМ-201, 202, 203). Ее же заложим в редуктор стартера (BA3-2110). По окончании проверим легкость перемещения муфты свободного хода по шлицам вала якоря и гарантированный возврат ее пружиной в исходное положение. Если руками тряхнуть стартер «вниз головой», муфта не должна двигаться по шлицам.

Несколько несложных правил, существенно продлевающих жизнь стартеру.

Исправный двигатель обязан пускаться после двух-трех секунд прокрутки. Во всяком случае, не нужно жужжать стартером минуту-другую – дешевле найти причину затрудненного пуска и устранить ее. Включение стартера при работающем двигателе тоже не идет ему на пользу. Чтобы раз и навсегда исключить эту возможность, советуем установить защитное реле. Как – смотри 3Р, 2002, № 11, с. 228.

Моему BA3-21053 девять лет, прошел 115 тыс. км, не ремонтировался. Мощность, расход топлива меня устраивают. Но появились выбросы масла в воздушный фильтр, чаще приходится его менять и обслуживать карбюратор, а главное – расход масла вырос до 200–250 г на 100 км. Что посоветуете?

Скорее всего, это первые «звоночки» о значительном износе мотора – как-никак, пробег не мал. Явно ухудшилась работа поршневых колец. В частности, при рабочем ходе они должны сдерживать прорыв газов из надпоршневого пространства в зазоры между поршнем и цилиндром, а оттуда – в картер. По мере износа колец, поршня, цилиндра поток газов из цилиндра в картер и, соответственно, из картера в систему вентиляции усиливается настолько, что выбрасывает масло наверх, в корпус фильтра. Чрезмерная циркуляция этих газов отрицательно сказывается на работе двигателя – это нетрудно заметить, на холостом ходу отсоединив от фильтра шланг вентиляции. На работе нового, исправного двигателя манипуляция почти не сказывается, а у изношенного обороты холостого хода могут меняться на 100 об/мин и больше.

Работа колец ухудшается и в случаях, когда они «залегают» (то есть закоксовываются и теряют подвижность) в канавках поршня. Чаще всего – из-за низкого качества масла.

Прежде всего проверьте компрессию в цилиндрах. Если она ниже 8,5–9 кгс/см², ищите причину: возможно, к этому причастны и клапаны. Известен простой прием диагностики: в цилиндр через свечное отверстие наливают примерно 5 см³ моторного масла и вновь проверяют компрессию. Если она практически не улучшилась – не порядок с клапанами. Выросла – с кольцами. Впрочем, если двигатель расходует много масла «на угар» и за быстро идущей машиной виден шлейф голубого дыма, цилиндро-поршневая группа наверняка нуждается в ремонте.

Вряд ли стоит тратить время (и деньги) на личную проверку достоинств различных снарядов, якобы способных серьезно «омолодить» двигатель. Еще не придумано зелье, способное «нарастить» стершиеся на кольцах маслосъемные гребешки, да еще и требуемой формы! Поэтому самый правильный подход к делу – это ремонт мотора. Если еще не очень сильно изношены цилиндры, то, как минимум, заменяем кольца. Но лучше сделать полноценный ремонт – с расточкой и хонингованием цилиндров под ближайший ремонтный размер, шлифовкой шеек коленвала и т. д. В этом случае вы получите мотор, мало отличающийся от нового.

ЩЕТОЧНЫЙ УЗЕЛ

СКРЕБКИ И ЩЕТКИ ДЛЯ УХОДА ЗА АВТОМОБИЛЕМ



ТЕКСТ / АНАТОЛИЙ СУХОВ

Редкий автомобиль каждый вечер заезжает на мойку, а ночует в теплом гараже. Поэтому зима для автомобилиста связана с ритуалом вызволения железного коня из снежного и ледяного плена. Ждать, пока наледь на стеклах растает сама — долго (обогреватель с дистанционным управлением пока в России роскошь). Попытаться соскрести ее штатными «дворниками» не намного быстрее, да и накладно: острые кристаллики льда царапают нежные резинки, при таком обращении те долго не протянут. Сугроб на крыше тоже совсем не безобиден: при торможении со-

шедшая «лавина» может полностью закрыть обзор через ветровое стекло. Без дворничьего инструмента — «веников» и скребков — не обойтись. Последних желательно иметь два вида: жесткий для льда и резиновый для стекол салона и фар.

В магазинах автомобильных щеток и скребков множество. Цены — от десятков до сотен рублей. На витрине все выглядят красиво, а как на деле? Мы купили четырнадцать изделий разных фирм — от простых скребков до раздвижных конструкций с поворотными щетками. Всеми поработали — мели снег, скалывали лед, оттирали грязь со стекол и фар. Некоторые, не выдержав и пяти минут, нача-

ли разваливаться. Но большинство с заданием справились неплохо, даже дешевые. Основные различия проявились в удобстве работы и размещении в автомобиле. Подробности — в подписях к фото.

1. Скребок с пластмассовыми зубцами, лезвием и резиновой вставкой, 11 руб. Толстый лед ему в прямом смысле не по зубам — они, в отличие от лезвия, работают плохо. Изморозь же податливая пластмасса соскоблит даже на изогнутых поверхностях. Резинка чистит плохо, работать ею неудобно. К тому же, неприклеенная, она вскоре выскочила из паза. Зато скребок не займет много места в машине — его длина всего 16 см.

2. Скребок «Престиж», 11,5 руб. Три рабочих кромки на всякий случай снабдили подсказками: «иней-снег», «лед» и «вода». Очень удобный скребок, зубцы и лезвие работают прекрасно, а мягкая резинка очистит даже спрятавшуюся в нише «шестерочную» фару. Единственный прокол — опять-таки выскакивающая резинка. Среди всех образцов — самый миниатюрный, длина 11 см.

3. Скребок, 12 руб. Аналог образца № 1 как по внешнему виду, так и по свойствам. Резинка и здесь выскакивает — приклеить не удалось. Хранить удобно, длина — 17 см.

4. Скребок для льда Норру, 12 руб. Удобно работать, хорошо чистит любой лед. Нет резинового скребка. Длина — 18 см.

5. Щетка-скребок «Экос», 40 руб. Жесткие скребки (пластиковый и резиновый) хорошо работают толь-



ко на ровных поверхностях, изгибы – не для них. Резинка вклеена в паз. Длинная и упругая щетка хорошо сметаает даже высокие сугробы и легко чистится от снега. Плоскую и не слишком длинную (40 см) щетку удобно хранить сбоку от сиденья.

6. Щетка-скребок, 43 руб. Скребок чистит плохо, резинка – хорошо, но работать ей не очень удобно, «шестерочные» фары не почищаются. Вычищать снег из углов щетке мешает надетый скребок, а работая скребком, можно испачкаться о щетку. Поэтому использовать их лучше отдельно, да и хранить тоже – угловатая конструкция еще и неоправданно длинна: 54 см.

7. Скребок с двойным лезвием Норру, 96 руб. Толстый лед не возьмет, да и нечем – зубов нет, зато иней и грязь удаляет отлично. Длинная податливая резина в два счета отчистит фары любой формы. Крепление скребков надежно. Вот только острый облой на совершенно необязательной в автомобиле вешалке, да солидные для скребка габариты (31х31 см) портят впечатление.

8. Щетка комбинированная, 160 руб. Резинка надежно зафиксирована винтами и неплохо чистит даже криволинейные поверхности. Зубья скребка со льдом справляются не ахти, зато к острой кромке претензий нет. Сама щетка маловата, да и щетина форму не держит. После работы на стальном держа-

теле резинки появилась ржавчина. Мелочь, но в этой ценовой группе – уже прокол. Достаточно компактна – длина 38 см, выступающих частей почти нет.

9. Щетка-скребок Норру, 210 руб. Скребок съёмный, двустороннего действия – очень хорошо чистит при ходе как вверх, так и вниз. Зубья справляются и с толстым льдом. Резиновый скребок не предусмотрен. Щетка и ручка – удобные, но, сметая снег, скребок лучше снять, иначе легко испачкаться. Длина – 57 см.

10. Щетка-скребок Prestone, 225 руб. Безусловный лидер в борьбе со льдом. После испытаний на трех его рабочих кромках не появилось ни царапинки. Зато резиновой поверхности нет, да и щеткой в углах чистить неудобно – мешает выступающий торец ручки (в кружке на фото 10а). Впрочем, на современных авто таких мест немного. Хранить в салоне автомобиля не очень удобно, в частности, из-за выступающих острых кромок. Длина – 63 см.

11. Губка-скребок с раздвижной ручкой, 248 руб. Хорошо чистит стекла и крышу от снега и грязи. Летняя по исполнению модель пригодится и зимой – водителям автобусов и мини-взнов: большие стекла проще сполоснуть и собрать грязь губкой и скребком, чем развозить тряпкой. Длина в сложенном состоянии – 74 см, в раздвинутом – 130 см. Хранить неудобно – рабочая часть не складывается.

12. Щетка-скребок Норру с раздвижной ручкой, 350 руб. Скребок для льда (фото 12б) со своими обязанностями справляется превосходно, а вот широкий резиновый хорошо чистит только плоские поверхности. Полностью раздвинутая ручка немного люфтит, но дальше не разбалтывается. А 130 см в длину хватит, чтобы почистить крышу не только легковушки, но и автобуса. В нерабочем состоянии щетка складывается параллельно ручке (фото 12в). Длина сложенной щетки – 95 см.

13. Щетка-скребок Норру, 415 руб. Скребок – как у модели № 9, резинка отсутствует. Ручка удобная, с отделкой мягким пластиком. Щетка складывается в нерабочем положении аналогично предыдущему образцу (фото 13б). Только вот после нескольких энергичных движений ручка разорвалась – пластмассовая оболочка отклеилась от алюминиевой трубки (фото 13в). Длина со сложенной щеткой – 89 см.

14. Щетка-скребок Meltec с раздвижной ручкой, 790 руб. Удобная и жесткая, даже в выдвинутом состоянии, ручка максимальной длиной 114 см. Щетка и резиновый скребок чистят хорошо. С толстым льдом широкий пластмассовый скребок тоже справляется, но начинает крошиться сам. В нерабочем положении щетка складывается параллельно ручке, длина – 85 см.



Ныне многие перевозчики мелких партий грузов используют старые «волги» ГАЗ-24, особенно универсалы, в коммерческих целях.

Чтобы увеличить грузоподъемность машины, пришлось усилить рессоры. Многие владельцы добавляют к штатным рессорам дополнительные, что делает подвеску непробиваемой. Но ездить на таких — мучение для водителя и большая нагрузка на кузов.

Испытав несколько конструкций, я пришел к оптимальному варианту.

Взяв два коренных листа от рессоры ГАЗ-53, отрезаю кронштейны под подушки. Кувалдой на подставках изгибаю их по контуру коренного листа «Волги», куда и ставлю. К ним добавляю два более коротких листа от ГАЗ-53 (см. рис.), которые будут работать лишь при полной нагрузке. Если предполагается возить до 700 кг, достаточно использовать один дополнительный подкоренной лист.

Усиленные рессоры служат намного дольше штатных.



Усиленная рессора для ГАЗ-24.

А. КУПРИЯНОВ, ВОЛОГДА

В восьмилетней «шестерке» заклинило рычаг переключения коробки в положении II передачи. Думали, придется снимать и разбирать этот сложный агрегат, чего, понятно, делать совсем не хотелось.

Разобравшись в его устройстве, решили проверить сначала состояние винта, ограничивающего поперечный ход рычага. Сняли его и оттяжную пружину, воспользовавшись шилом с загнутым концом. А чтобы подобраться к регулировочному винту, просверлили в тоннеле кузова отверстие под торцевую головку. Вывернув винт, увидели, что он погнут, а рабочий конец обломан или сточен рычагом. Поставили новый винт, вернули на место рычаг и пружину, и все передачи стали исправно включаться. Отверстие в тоннеле заклеили.

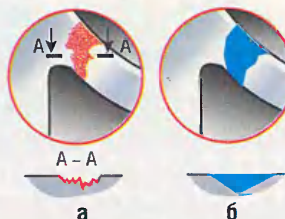
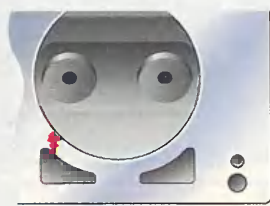
И. ДЕМИН, ПЕРВОУРАЛЬСК

В двигателе ВАЗ-21011 пробило прокладку под головкой блока. «Вскрытие» показало, что жидкость пошла в четвертый цилиндр по образовавшейся канавке, которую будто кто-то выгрыз (см. рис.). Решив отремонтировать головку с помощью «холодной сварки» Quiksteel, вначале остро заточенным маленьким зубилом аккуратно срубил все заусенцы и выступы, стараясь придать канавке правильную форму. Затем зачистил ее шкуркой, обезжирил бензином «калоша» и плотно замазал выбранным препаратом.

Через 15–20 минут, когда масса затвердела, срезал выпуклости острым ножом и зашкурил заподлицо с плоскостью головки. После сборки двигатель работает исправно уже более 10 тыс. км.

С. СОЛОДОВНИКОВ, БАШКИРИЯ, ТУЙМАЗЫ

ОТ ОТДЕЛА ЭКСПЛУАТАЦИИ. Разделять канавку, как для сварного шва, не следует. Адгезия состава к неровной поверхности лучше и работать ему в тонком слое легче, чем в толстом.



Повреждение поверхности головки: а — до ремонта; б — после ремонта.

Как показывает практика, современные **ножевые предохранители** электрических цепей в автомобилях более надежны, чем прежние, цилиндрические. В последних часто окисляются контактные поверхности, плавятся корпуса и т. д. В «Таврии» я перешел на ножевые таким образом. Снимаю с блока предохранителей наконечники проводов типа «мама», плоскогубцами немного сжимаю их, чтобы ножи предохранителей плотно входили в них. Надеваю на наконечники отрезки термоусадочной трубки и нагреваю зажигалкой, пока они плотно не обожмут наконечники. Остается вставить предохранители соответствующего номинала, и работа закончена.

А. КОЗЛОСЬРОВ, МОСКВА

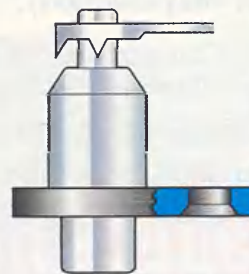
В «Ауди-80»; 90; 100; А6 и др. со временем возникает «фирменный» дефект: **сдвоенный датчик температуры** не выдает сигнала на указатель, а расход топлива сильно искажается.

Покупка «бзушного» бессмысленна, новый стоит немало — \$35–40 и, как правило, его надо заказывать и ждать. «Чужие» датчики не обладают требуемой точностью измерения. Самый хороший выход из положения — ремонт. Он очень прост. Не вывертывая датчик, тонкой отверткой развальцовываем края и достаем начинку. Внутри находим две платы: одна — керамическая с микросхемой, другая — текстолитовая с измерительными элементами. Вот под их выводами и скрывается причина неисправности: микротрещины в соединении с платой. Стоит их пропаять, датчик заработает как новый. Это проверено на нескольких автомобилях.

* * *

Концевые выключатели дверей на машинах ВАЗ, как правило, через пару месяцев эксплуатации начинают барахлить. Охранная сигнализация, подключенная к ним, перестает «видеть» открытые двери, теряя свои функции. Зачистка контактов или замена выключателей новыми помогает ненадолго.

После небольшой доработки выключатели работают годами — проверено на десятках машин. Штатный подвижный контакт имеет три треугольных лепестка, отогнутых от оси под углом примерно 45°, из-за чего точка контакта произвольно скользит. Плоскогубцами подгибаем лепестки до 90° (см. рис.), точка контакта становится маленькой и усилие встроенной пружины продавливает любой окисел и ржавчину. На пластиковую ось капните масла.



Подгибка лепестков на концевом выключателе.

В. БАШКОВ, МИАСС

Авторов «Советов бывалых» для получения гонорара просим сообщать полные имя и отчество, год и место рождения, номер и серию паспорта, кем и когда он выдан.

Редакция.

ПРЕМИЯ 3000 РУБЛЕЙ ЗА ЛУЧШИЙ СОВЕТ НОМЕРА ПРИСУЖДЕНА ЮРИЮ КОВАЛЬЧУКУ, КОТОРЫЙ ПОМОГАЕТ РЕШИТЬ ОДНУ ИЗ ПРОБЛЕМ «ГАЗЕЛИ». ВОТ ЧТО ОН СООБЩИЛ О СЕБЕ.

Журнал «За рулем» читаю со школьной скамьи. Не всегда удавалось подписаться на него, поэтому многие номера покупал в киосках. И если сейчас нужно найти какую-нибудь информацию, перебираю подшивки, хотя на память не жалуюсь. Например, одна из страниц журнала с таблицей манжет, выпускаемых в России, помогла использовать в рулевом редукторе автомобиля «Исудзу-Трупер» 1981 года манжету от такого же агрегата ЗИЛ-130.

После службы в армии работал в автосервисе, где приходилось ремонтировать самые разнообразные автомобили. Три года назад по предложению друга, купившего «Газель», начал работать водителем маршрутного такси в Саратове. За это время приобрел опыт эксплуатации и ремонта этих машин, а также нашел разные варианты усовершенствования некоторых узлов и систем. В новых, только что купленных «газелях» и «соболях» просто необходимо все регулировать и протягивать, иначе не избежать неприятностей в пути.



Сдвижная дверь в «Газели» или «Соболе» очень капризная: то плохо открывается или закрывается, то вообще заклинивает. Затрагивал эту тему и ЗР (2002, № 6), рассказав, как ее регулировать. Беда в том, что стоит пассажирам раз-другой сильно хлопнуть дверью, как все регулировки нарушаются. Недолго живут наружная и внутренняя ручки, сделанные из хрупкого материала.

Работая на маршрутке, я избавился от этих неприятностей. Над ручками привернул достаточно прочные ручки-скобы от задней двери, которые стали служить и ограничителем для штатных. Полезно такую же скобу привернуть и на внутреннюю сторону двери под стеклом посередине (рис. б). Взявшись за нее, пассажиру легче закрыть дверь, только потянув вперед и на себя.



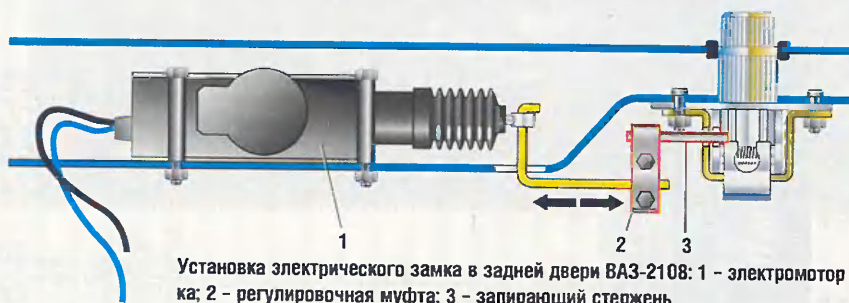
Установка дополнительных ручек на сдвижную дверь: а - снаружи; б - внутри.

Чтобы двери легче ходили по средней направляющей, вместо роликов ставлю шарикоподшипники внутренним диаметром 5, наружным – 16 мм, чуть обработав надфилем посадочные оси. Саму направляющую, сняв с машины, правлю по всей длине. Иначе ее неровный профиль, как правило, расширяющийся к переднему концу, будет снимать подшипник с шипа верхним загнутым краем. С внутренней стороны крепления среднего механизма стоит поставить под болты шайбы большего диаметра, чтобы при натяжке они не втягивались в квадратные гнезда, изгибая пластину и нарушая работу механизма.

Теперь возиться с дверью приходится гораздо реже, чем прежде.

Ю. КОВАЛЬЧУК, САРАТОВСКАЯ ОБЛ., ЭНГЕЛЬС

Собрался поставить на заднюю дверь ВАЗ-2108 электрический (центральный) замок, но на СТО мне сказали, что на машине «восьмого» семейства сделать это невозможно. Пришлось решать эту задачу самому, что оказалось совсем несложно. Новый замок закрепил слева от штатного, в ребрах



Установка электрического замка в задней двери ВАЗ-2108: 1 - электромотор замка; 2 - регулировочная муфта; 3 - запирающий стержень.

которого просверлил вплотную к язычку отверстия для запирающего стержня. Последний сделал из гвоздя длиной 70 мм, как показано на рисунке. Соединил его с тягой замка регулировочной муфтой и прорезал паз в полке двери на длину ее хода.

Замок действует, как засов на воротах, – четко и надежно.

А. АППАКОВ, РОСТОВСКАЯ ОБЛ., ШАХТЫ

«Холодную сварку» Quiksteel

я применяю при ремонте разных узлов и не раз выручал автомобилистов в дороге. Вот один пример.

У многих машин датчики Холла приклепаны к металлической пластине. Сгоревший датчик на иномарке часто можно заменить «нашим» (например, от ВАЗ-2109) (лишние ребра жесткости нетрудно срезать ножом). А вот вместо клеп-



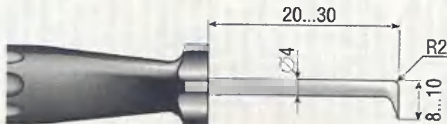
Крепление датчика составом Quiksteel.

ки подойдет «холодная сварка». Размягчив состав, делаем стержне-нек. Просунув его в отверстие пластины и датчика, обжимаем пальцами с обеих сторон, как показано на рисунке.

Таким способом отремонтировано немало машин как отечественных, так и импортных.

Р. АБДУЛЛИН, ТАТАРСТАН, С. БОГАТЫЕ САБЫ

Рекомендация из руководства по обслуживанию и ремонту автомобилей «восьмого» семейства: «...применить узкую отвертку при снятии разъемов коммутатора, датчика Холла, блока управления ЭПХХ» не всегда выполнима. Трудно поддеть в пазу фиксирующую пружину даже самой узкой отверткой. Здесь лучше инструмент, который я изготовил из сломанной отвертки, как показано на рисунке. Он стал незаменим при расстыковке разъемов.



Инструмент для расстыковки разъемов.

В. КРЫЛОВ, ТВЕРСКАЯ ОБЛ., УДОМЛЯ



За рулем

№3 2003 • С АПРЕЛЯ 1928 ГОДА 861-й

УЧРЕДИТЕЛЬ

ОАО «За рулем»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР

Виктор Панярский

ГЛАВНЫЙ РЕДАКТОР

Петр Меньших

EDITOR-IN-CHIEF

Peter S. Menshikh

ЗАМЕСТИТЕЛИ ГЛАВНОГО РЕДАКТОРА

Владимир Аркуша

Марк Тилевич

ОТВЕТСТВЕННЫЙ СЕКРЕТАРЬ

Игорь Твердунов

ИСПЫТАНИЯ, НОВИНКИ ТЕХНИКИ

Вадим Крючков (зав. отд.), Антон Чуйкин (зав. отд.), Александр Будкин, Алексей Воробьев-Обухов, Сергей Воскресенский, Михаил Гзовский, Сергей Канунников, Анатолий Карпенков, Михаил Колодочкин, Сергей Мишин, Юрий Нечетов, Максим Сачков, Анатолий Фомин

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

Вячеслав Субботин (зав. отд.), Евгений Борисенков, Эдуард Коноп, Андрей Сидоров, Борис Синельников, Анатолий Сухов

БЕЗОПАСНОСТЬ, ПРАВО

Игорь Моржаретто (зав. отд.), Елена Варшавская (зав. отд.), Сергей Волгин (юрист, тел. 208-30-27), Леонид Сапожников

ИНТЕРНЕТ, СПОРТ

Аркадий Алексеев (зав. отд.), Сергей Зиновьев

ОФОРМЛЕНИЕ

Наталья Кледова (зав. отделом), Александр Барабанов (художник), Олег Воеводов (графика), Александр Батыру, Георгий Салков (фотокорреспонденты), Татьяна Чикунова (верстка), Мая Исаенкова (корректура), Илья Петрусович (компьютерное обеспечение)

РЕАЛИЗАЦИЯ ЖУРНАЛА

Антонина Диричева
тел. (095) 267-30-65, 261-37-61

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ЗА РУЛЕМ»

Семен Шадрин, тел. (095) 978-03-89, 961-11-55, телефакс (095) 978-00-12

РЕКЛАМНОЕ БЮРО «ПОЛЕЗНЫЕ СТРАНИЦЫ»

Александр Мухин, тел. (095) 978-87-23, телефакс (095) 978-87-14

Формат 207х270 мм.
Отпечатано в типографии ILTE (Италия)
Выходит один раз в месяц



ТИРАЖ 520 000 экз.

сертифицирован
Национальной тиражной службой

Адрес редакции: 107045, Москва, Селиверстов пер., 10,
тел. 207-27-33, факс 737-43-07
Телефонные опросы: тел. 262-38-28
E-mail: info@zr.ru, веб-сервер: http://www.zr.ru
107045 Russia, Moscow, Seliverstov lane 10

Editorial office Western Europe
Norbert Hobbahn
Tel. 089/859 8782 Fax 089/859 8784
Hofmarkstr. 30, 82152 Planegg, Germany

Журнал зарегистрирован Комитетом РФ по печати. Рег. № 0110728

Материалы, опубликованные в журнале, собственность ОАО «За рулем». Их перепечатка допускается только с разрешения ОАО «За рулем».

Материалы под рубрикой «Рекламная публикация» и (или) обозначенные знаком  печатаются на правах рекламы. Редакция не несет ответственности за достоверность информации, опубликованной в рекламных материалах.

Подписаться на журнал можно во всех отделениях связи СНГ.

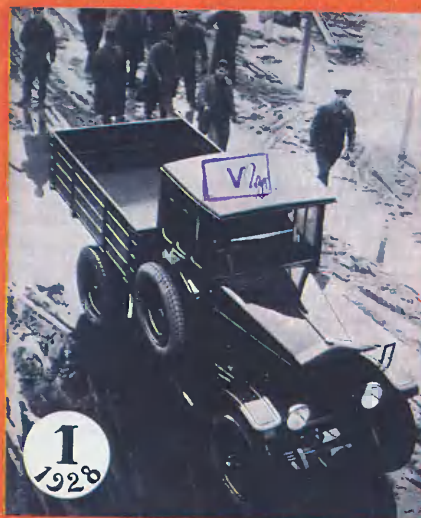
Цена одного экземпляра по каталогу «Роспечать» – 30 рублей, розничная цена – свободная.

Подписной индекс издания на полгода 70321, на год 72390.

© «За рулем», 2003

ЧИТАЙТЕ В АПРЕЛЬСКОМ

ЗА РУЛЕМ



ОТ ТЫСЯЧИ — К МИЛЛИОНУ
30-го марта завод «АМО» выпустил свою тысячную машину. В то...

Три четверти века – 75! –
отделяют нас
от выхода
первого номера
«За рулем».
Отмечая
«бриллиантовый»
юбилей,
вспоминаем
видных литераторов,
художников, деятелей
промышленности –
тех, кто стоял
у истоков журнала.

- На испытаниях в редакции вот уже три месяца бегает «Шевроле-Нива» из первой сотни собранных. Делимся скромным пока опытом эксплуатации, рассказываем о проблемах (как же без этого!), с которыми успели столкнуться.

- Модное направление компактных спешат освоить самые известные производители. «Фольксваген-Туран» на платфор-



ме будущего «Гольфа V» опробовали испытатели ЗР.

- «Мицубиси-Каризма» – одна из популярнейших иномарок в России. Стремясь расширить круг покупателей, фирма предлагает вариант с экономичным, но «шустрым» мотором 1,3 л.



- Женевский салон... Крупные производители и кузовные ателье стремятся перешеголять друг



друга оригинальностью новинок, к тому же ни одна фирма не имеет здесь преимущества «игры на своем поле».

- Полноприводное (6х6) шасси и кабина ИВЕКО в сочетании



с силовым агрегатом ЯМЗ – таков новый самосвал «Урал-63293».

- Каким окажется нынче привычный путь на дачу? В преддверии сезона журналисты ЗР обследовали состояние дорог, ведущих из Москвы в соседние области: узкие места и объезды, реконструкция, ремонт и т. п.

НОМЕРЕ:

• Тусовке «Клуба автолюбителей» предлагаем интеллектуальный тренинг – проверку «автомобильного ай-кью».

• «Фольксваген-Пассат», будь то новый или подержанный, принадлежит к лидерам рынка. О том, с чем может столкнуться покупатель «народного» секонд-хэнда – в рубрике «Сборная команда».

• Проблема совместимости масел разных марок и типов рождает споры и мифы. Можно ли добавлять, например, «синтетику» в «минералку» и наоборот, что заливать после промывки картера – об этом и другом читайте в «Экспертизе».

• Техпомощь ЗР, как обычно, придет вовремя. Машина села на мост



ты: искать трактор? Придется, если в багажнике нет лебедки. Тестируем новое поколение этих весьма полезных на бездорожье агрегатов.

• Специалисты с интересом примут очередной диагностический



комплекс из Ростова. «Автоас-Профи» – сканер и мотортестер в одном приборе.

• В своей мастерской Анатолий Вайсман на этот раз расскажет о сюрпризах газораспределительного механизма.

К ВАМ ЕДЕТ За рулем



ВИКТОР РАКОВ,
АКТЕР:

АБОНЕМЕНТ на журнал (индекс издания)

За рулем

(наименование издания) Количество комплектов:

на 2003 год по месяцам:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X

Куда (почтовый индекс) (адрес)

Кому Рякову В. В. (фамилия, инициалы)

«Весьма символично, что наш театр «Ленком» и журнал «За рулем» – ровесники. Правда, с журналом я познакомился чуть позже, чем с театром, – это произошло во время моего автомобильного ученичества. Но и по сей день, когда выдается свободная минута, с удовольствием читаю полезные советы и статьи о новых моделях, это всегда интересно, полезно и актуально».

/ЭКЗАМЕН НА ДОМУ

Ответы на задачи, помещенные на с. 148:

2, 4, 6, 10, 12, 16, 17, 24

I. Пункт 12.4 Правил запрещает останавливаться ближе 15 метров от указателя остановки маршрутных транспортных средств, если это не связано с посадкой или высадкой пассажиров.

II. В данном случае совершается поворот налево, поэтому водитель должен подать соответствующий сигнал (пункт 8.1 ПДД).

III. В этой ситуации нужно руководствоваться пунктом 8.9 ПДД. Водитель легкового автомобиля должен уступить дорогу грузовому автомобилю, находящемуся справа.

IV. Подобный маневр подпадает под определение термина «обгон» (пункт 1.2 Правил), а пункт 11.2 предписывает выполнять его с левой стороны.

V. Действие знака 3.28 «Стоянка запрещена» не распространяется на транспортные средства, управляемые инвалидами. Однако знак 3.27 «Остановка запрещена» аналогичного исключения не предусматривает. Правила не запрещают также остановку сразу за пешеходным переходом.

VI. Пункт 1.2 Правил определяет обгон, как опережение одного или нескольких транспортных средств, связанное с выездом из занимаемой полосы. Маневры обоих транспортных средств под это определение подпадают.

VII. В соответствии с пунктом 10.4 Правил при буксировке механического транспортного средства разрешается движение со скоростью не более 50 км/ч.

VIII. Водитель легкового автомобиля нарушает требование разметки 1.11, пересекает которую разрешено только со стороны прерывистой линии (приложение 2 к ПДД). Водитель автопоезда должен выполнять маневр либо из левой полосы (пункт 8.5 Правил), либо, если габариты не позволяют, от правого края проезжей части (это требование продиктовано пунктом 8.8). Знак 5.11.1 «Место для разворота» запрещает поворот налево водителю фургона (приложение 1 к ПДД).

ЗАДАЧИ ПОДГОТОВИЛ
ДМИТРИЙ МИТРОШИН

3/2003

253