

стро ограничено. Неизменный факт присутствия в присадке токсичного свинца давно тревожит химиков-антидетонаторов. Возможность дать автомобилистам безвредную присадку открывается с использованием марганцевых антидетонаторов, полученных в лаборатории академика А. И. Несмеянова. Безвредный антидетонатор проходит сейчас широкие испытания.

Кроме научных исследований, которые найдут еще выход в практику, уже сегодня получает развитие в жизни целый комплекс мероприятий от выпуска упонизавшихся газобаллонных автомобилей (сегодня грузовики, в будущем — такси и автобусы) до градостроительных решений. Расширяются городские магистрали. Присутствует в работе большая служба чистого воздуха. В ее задачи входит улучшение технического состояния машин, контроль за токсичностью выхлопных газов, «главмасовотранс», например, организовал централизованную профилактику приборов питания и электрооборудования моторов для всех транспортных предприятий столицы. Вопросы контроля за уровнем токсичности широко занимается сегодня ГАИ в сотрудничестве с учеными из ЦНИЛТД. Центральной научно-исследовательской лабораторией разработаны двигатели Министерства тракторного и сельскохозяйственного машиностроения. Создан межведомственный научнотехнический совет по проблемам охраны окружающей среды и рациональному использованию природных ресурсов в столице и лесопарковом поясе.

Нормы на токсичность наших автомобилей с 1 июля 1978 года будут изменены. В связи с этим автомобильная промышленность разработала целый комплекс антитоксичных устройств для автомобилей с общей массой не менее 3,5 тонны. Передачи на государственные испытания нейтрализаторы отработавших газов для автомобилей ГАЗ-24 и системы улавливания паров топлива для УАЗ-469. Организуется выпуск противотоксичных устройств, в частности, противотоксичных карбюраторов на ленинградском карбюраторном заводе. Большая роль в этом деле отведена и диаметровградскому автоагрегатному заводу.

Есть еще один, очень важный резерв сохранения чистоты нашего воздуха. Им обладает практически каждый, кто сидит за рулем. Это регулировки двигателя в соответствии с разработанным специалистами ЦНИЛТД в связи с введением в стране нового стандарта на токсичность. Точность регулировок автомобиля сможет проверить время от времени на станциях технического обслуживания при помощи специальных контрольных приборов. Такая система контроля действует уже в московских таксомоторных парках и дает хороший результат, удобный, правд, пока только специалистам. Но совершенно очевидно: охрана окружающей среды, чистота воздуха в городе — и в наших руках, товарищи водители.

«Первые популяризаторы автомобильной культуры в Англии в начале XIX столетия Маклеел, «Из всех изобретений», утверждал он, — за исключением лишь техники и химии, те изобретения, которые сокращают расстояние, больше всего сделали пользы для человечества». В наше время, в эпоху автомобильного превращения страны, об этом, чтобы о пользе для человечества и вспомнить некогда. Между тем автомобиль работает на нас современной жизнью без него немисляма. А если это так, бездельно предавать его анафеме, надо стараться сделать его безопаснее. Или, как говорят ученые, — «огнегнессный безопасисим».

Вас в стране делается все необходимо, чтобы не допустить экологического кризиса. Разработана научных основ охраны воздушной среды, большое внимание было уделено в решениях XXV съезда КПСС. Государственная политика нашей страны в этой области закрепила в новый этап, она получила силу закона в программном документе — новой Конституции СССР. Социализм позволяет решить на высоком уровне проблему чистоты воздуха. Решать при помощи системы экономических и юридических инструментов — с участием самых широких слоев населения.

И. СЕМИНА,
специор «За рулем»

г. Харьков

На фото: сверху — универсал «2137»,
внизу — фургон «2134».

«Москвичи» — универсал и фургон

Советская
техника



Кроме хорошо уже известной модели «2140» с кузовом «седан», объединение «АвтоМосквич» выпускает еще две модели: пятидверный универсал «2137» и трехдверный фургон «2134». Новое семейство «Москвич-1500» растет!

Как вступит из самого названия машин — универсал и фургон, они заметно различаются внешне. Кроме того, есть ряд особенностей в характеристиках этих автомобилей. Однако, прежде чем вести о них разговор, скажем о тех конструктивных решениях, которые объединяют все три модели. Это двигатель «412», четырехцилиндровый, карбюраторный, четырехтактный, рабочий объемом 1478 см³, мощностью не менее 75 л. с. при 3800 об/мин и крутящим моментом не менее 114 кгс·м при 3800 об/мин. Одинаковы и сцепление, четырехступенчатая коробка передач, ходовая часть, механизмы управления, карданная передача, задний мост, база и колея, рабочий и стояночный тормоза, электрооборудование, системы охлаждения, емкость бензобаков.

А в чем различия?
Первое — кузова. Универсал — пятидверный, полностью остекленный, с комфортабельными задними сиденьями, которые можно складывать при перевозке габаритных грузов. Фургон имеет три двери (третья — задняя). Задний, грузовой, отсек изолирован от кабины. Остеклена только кабина. И сиденья, естественно, только передние.

Второе — полезная нагрузка. Для универсала она допускается в пределах пять человек плюс 50 кг груза, или четыре и 120 кг, или два и 260 кг. Для фургона — два и 400 или 250 кг в зависимости от дорожных условий. Напомним: у «2140» — пять человек без груза или четыре человека и 50 кг.

Третье — снаряженная масса. Универсал на 35 кг тяжелее фургона (1120 кг против 1085 кг). Для седана этот параметр равен 1080 кг.

Четвертое — на более тяжелых универсале и фургоне устанавливаются более широкие обода колес и соответственно шины увеличенной грузоподъемности размером 6,95—13 (на седане 6,45—13).

И пятое — некоторые эксплуатационные характеристики. Это максимальная скорость, которая с полным грузом должна быть не менее чем 140 («2140»), 130 («2137») и 115 («2134») км/ч. Время разгона с места до скорости 100 км/ч должно быть не более, соответственно, 20, 24 и 26 с. Расход топлива (контрольный) — 8; 8; 9 и 9,2 л/100 км.