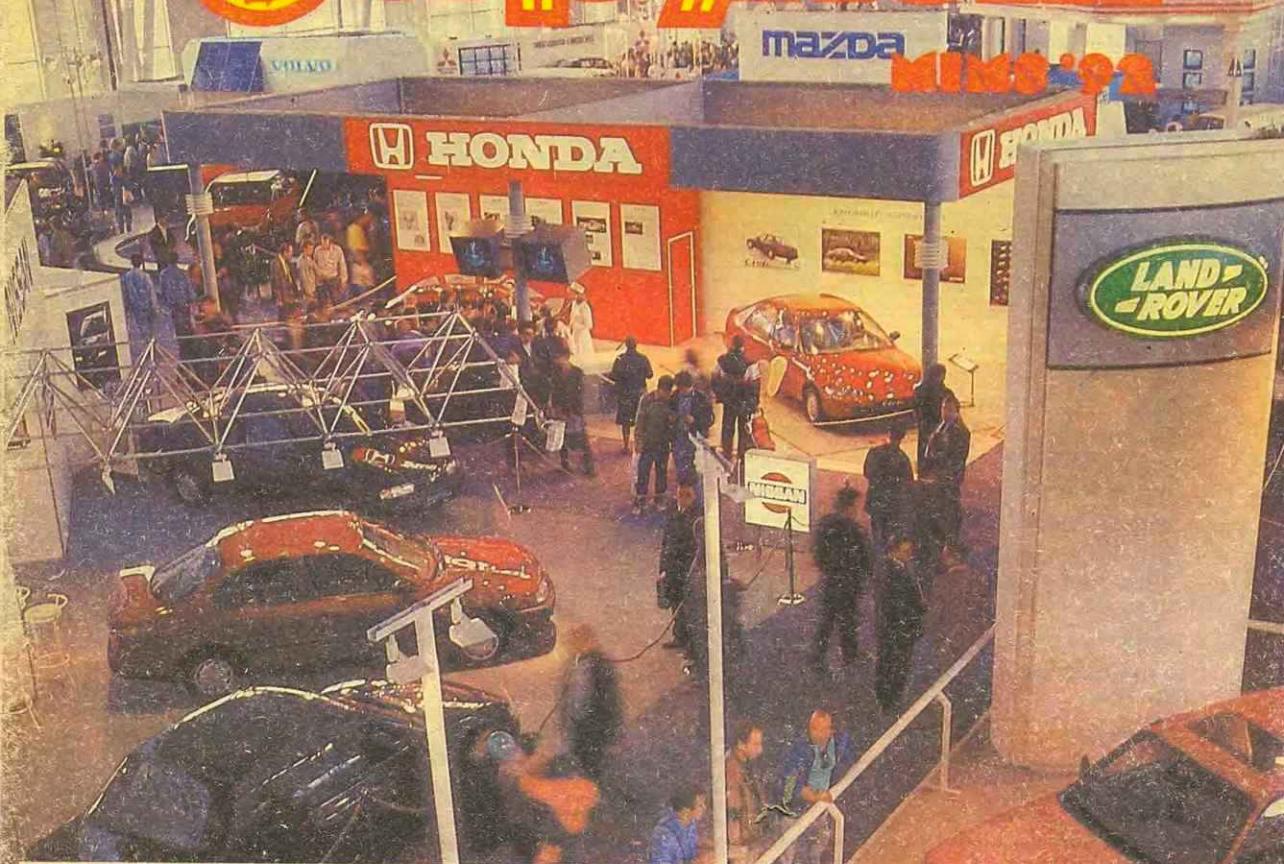


За рулём

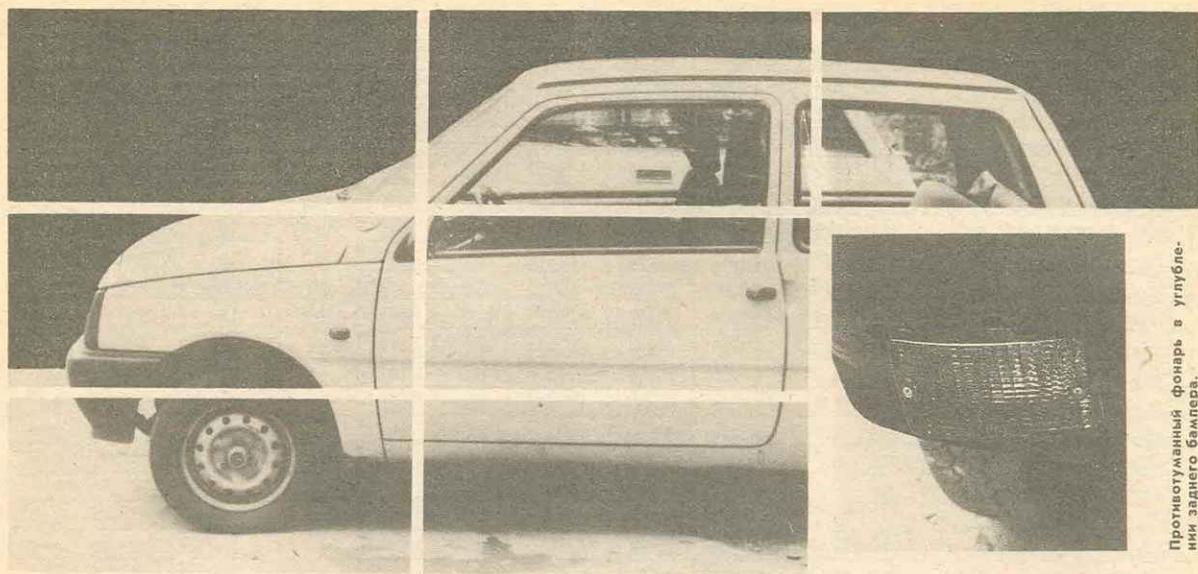


Выставка в цифрах
и фактах — в начале
номера

Ежемесячный
журнал для автомобилистов



Ноябрь 1992



Противотуманный фонарь в углублении заднего бампера.

ПРОЩАЙ И ЗДРАВСТВУЙ, «ОКА»

В последней статье, посвященной редакционной «Оке» (ЗР, 1992, № 1), я уже подвел итог более чем трехлетней ее эксплуатации: 120 тысяч километров и устойчивая «четверка с плюсом». К этой машине с государственным номером 6530 ТББ и относится первое слово заголовка. Она отслужила свое. Простившись с ней, я вскоре пересел на другую; в конце февраля редакция получила новую «Оку» с номером 9662 ТББ.

На первый взгляд новый автомобиль мало чем отличался от предыдущего, даже цвет тот же — светлый беж. Но внимательное изучение выявляло те мелочи, которые свидетельствовали, что работа завода над машиной не прекращалась.

Стекло задней двери стало обогреваемым: я это отметил с большим удовлетворением — раньше не раз досадовал, особенно с приходом холода, что оно быстро запотевает, тем более если в машине — три четверти человека.

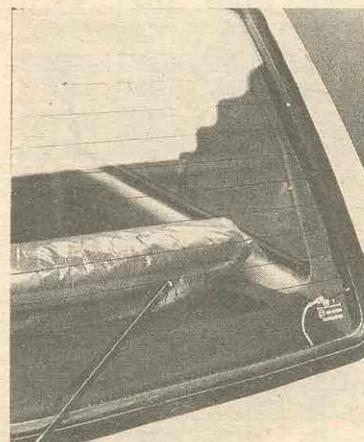
Теперь достаточно нажать клавишу на панели — и буквально на глазах стекло высыхает. При этом очиститель и омыватель снаружи, конечно же, сохранились.

Вторая новинка тоже заметна сразу: противотуманный фонарь в углублении заднего бампера. В его целесообразности нисколько не сомневаюсь, но еще ни разу не пользовался. С установкой двух новых клавиш все

ниши на панели приборов оказались заполненными (кстати, здесь появилось и гнездо прикуривателя!) — и придется теперь как-то ловчить, чтобы смонтировать включатель передних противотуманных фар, которые очень хочется поставить, исповедуя принцип «лишнего света не бывает».

Самая приятная неожиданность — появление текстильной вставки в

Обогреваемое заднее стекло.



обивке сидений. Право же, вовсе не стремление следовать моде и не желание придать машине более дорогой вид руководили заводчанами в этом решении. Как ни удобен кожзаменитель при уборке, но сидеть летом на таком сиденье нестерпимо жарко. И вообще, такая обивка — кратчайший и гарантированный способ получения радикулита. К слову, тканевые чехлы, обычно используемые автомобилистами, — не более чем полумера. Текстильная же вставка сидений дает им возможность «дышать». И чтобы убедиться в преимуществах, не нужно никаких приборов: надо просто на таких сиденьях посидеть.

Наконец, у задней двери, за спинкой сиденья появилась пластмассовая полочка, прикрывающая багажник. Как говорится, не Бог весть что, но с ней стало как-то уютнее.

Последнее новшество, которое замечашь в салоне, — это несколько измененный рычаг переключения передач. Он стал немного изогнутым и потому, пожалуй, более удобным.

Что касается подкапотного пространства, то там появилась новая катушка зажигания с наружным замкнутым магнитопроводом: она надежнее и реже отказывает при попадании на нее воды.

А еще... А еще там появился новый мотор. Впрочем — не сразу. Сначала на этой машине стоял «родной» ее

двигатель объемом 650 см³. В принципе это хороший мотор, но мне попался самый что ни на есть неудачный: не развивая мощности, невозможно «ожрал» топливо — да не хочется о нем вспоминать.

А хочу вспомнить вот о чем.

Когда я получал на КамАЗе новую машину, узнал, что уже есть образцы нового двигателя. Один из них, в конце концов, был установлен на нашу «Оку».

Прощай, старый силовой агрегат, и — здравствуй, новый. Он тоже двухцилиндровый, представляющий собой как бы половину полуторалитрового двигателя, знакомого нам по моделям ВАЗ-21083 и -21093. Это удобно и изготовителям и потребителям, поскольку важнейшие детали моторов «Оки» и ВАЗ-21083 унифицированы. Во всяком случае, клапаны, зубчатый ремень, вкладыши, поршни (диаметром 82 мм) и кольца к ним, а также много других деталей одинаковы.

Казалось бы, что такого — плюс 100 см³ к рабочему объему двигателя? Но мощность как-никак выросла на 20% (до 35 л. с. при 5600 об/мин), а наибольший крутящий момент — на 17% (до 52 Н·м при 3200 об/мин). Конечно, у автомобиля улучшились и приемистость и экономичность.

Так почему встреча с новым мотором оказалась у меня почти случайной? И состоится ли знакомство с ним в ближайшем будущем десятков тысяч других автомобилистов? Да и можно ли говорить о десятках тысяч.

Со своими сомнениями (да что значит — «своими», многих наших читателей!) я обратился к Олегу Белоненко, начальнику производства легковых автомобилей (ПЛА) КамАЗа. По его словам, изготовление силового агрегата уже лежит за пределами досягаемости КамАЗа. Силовой агрегат делают в Тольятти. Такая кооперация закладывалась изначально: ведь и вся-то «Ока» — детище ВАЗа!

За рулем 750-кубовой «Оки» я не раз мысленно возвращался к словам Белоненко. Обеспечение легковых машин, собираемых КамАЗом, двигателями — увы, полностью во власти ВАЗа.

Конечно, 35-сильный мотор во всех отношениях лучше 29-сильного — он просто изменил характер автомобиля. Теперь до 100 км/ч «Ока» разгоняется не за 30, а за 24 секунды — примерно как старая «Волга» ГАЗ-21. При этом, понятно, последняя фаза разгона, примерно с 70 км/ч и выше, протекает чуть более вяло; на первой же «Оке» не уступает самым динамичным автомобилям в потоке.

Мотор работает ровно, чисто; он чутко и без задержек повинуется движениям педали акселератора.

И дополнительные 6 л. с. очень заметны. Скорость 100 км/ч достигается так легко, что нужно себя постоянно контролировать и, посмотрев на спидометр, время от времени сбрасывать газ: иначе не заметишь, как выйдешь в зону запрещенных правилами 110—115 км/ч.

В июле я побывал на Украине. В машине — трое, багажник забит до отказа, в прицепе — 150 литров бензина и еще кое-какие вещи. Словом, загрузка почти предельная. «Ока» легко выходила на режим 90—100 км/ч; на автостраде под Харьковом я позволил себе 120. Автомобилистов, которых обгоняла, такая прыть «Оки», которую, видно, они не принимали всерьез, немало удивила.

Но главное в нынешних условиях — расход топлива. Так вот, по этой характеристике «Оку» смело можно считать рекордсменкой.

Мы провели специальные замеры довольно точными приборами. И вот что они показали: в первом заезде по Минскому шоссе 100 км было пройдено за 1 ч 22 мин с тремя остановками у светофоров. Средняя скорость оказалась равной 73,2 км/ч. Расход топлива составил 4,27 литра.

При этом мы, надо отметить, стремились ни разу не превысить законные 90 км/ч, на которых по «Т. У.» машина должна расходовать 4,3 л/100 км.

Второй, третий и четвертый заезды — на Варшавском шоссе. Скорость во втором и третьем из них была выдержанна достаточно точно: средняя составила 78,7 и 77,5 км/ч; расходы топлива тоже оказались близкими — 4,12 и 4,11 л на 100 км.

В четвертом заезде мы поехали чуть медленнее, средняя вышла 61,4 км/ч, а расход снизился до 3,8 л на 100 км.

При движении по трассе с прицепом машина стабильно потребляла 6 литров на сотню, т. е. бака хватало на 500 километров. Примерно такой же расход и в городе (без прицепа); при средней скорости 38,2 км/ч он составил 6,36 л/100 км.

Минуло полгода эксплуатации нового автомобиля. За это время он прошел 32 тысячи километров. Думаю, это целиком «на совести» нового мотора: ездить с ним — одно удовольствие, только вот... не оснащаются им серийные машины.

В чем проблема-то?

Просто ВАЗ — это ВАЗ. В силу разных причин этот гигант привык не больно-то церемониться с зависимыми от него предприятиями. Чаще всего он видит в них не равноправных партнеров, а лишь подчиненных, которым можно диктовать свои условия. В данном случае возникла ситуация,

когда для роста выпуска «Оки» нужно увеличить поставку на КамАЗ силовых агрегатов.

А в Тольятти — свои трудности. Там мотор для «Оки» тоже собирают на выкроенных площадях. А если учсть, что заводу выгоднее собрать два блока для «восьмерки», чем один для «Оки», станет понятно, что шансов на выживание у маленького двигателя немного. И хотя технические решения найдены, и уже к 1993 году на ВАЗе могли бы довести производство двигателей, видимо, до 40—50 тысяч, руководство его взяло курс на сворачивание этой деятельности. Особенно после того, как Серпуховский завод (СеАЗ) вошел в состав «АвтоВАЗа» и генеральная дирекция приняла решение передать «Оку» в Серпухов. Но там еще не готово в полной мере производство, и поэтому поставлять в Набережные Челны, на КамАЗ силовые агрегаты в растущих масштабах СеАЗ просто не сможет. Не говоря уже о трехцилиндровом моторе, который существует лишь в виде опытных образцов.

В этой обстановке, как рассказывал мне Белоненко, КамАЗ предложил ВАЗу углубить кооперацию, объединив усилия по выпуску «Оки». «Мы готовы взять на себя изготовление кузовов и ходовой части в полном объеме и давать эти кузова и в Тольятти и в Серпухов, — продолжал он. — Но двигатель может дать только ВАЗ, альтернативы пока нет». Состоялась встреча «на высшем уровне», было решено создать с двух сторон рабочие группы для «проработки вопроса...» Но воз (или ВАЗ) с места не сдвинулся и до сих пор. Что-то его тормозит... А КамАЗ в прошлом году, между прочим, был вынужден продать 700 кузовов первой комплектации. Для них не нашлось и 650-кубовых двигателей...

Замечу еще напоследок, что после того, как в октябре прошлого года «Ока» была показана на выставке во Франции, ею всерьез заинтересовались автомобилисты некоторых европейских стран. Например, только итальянский рынок, по самым скромным подсчетам, мог бы принять до 10 тысяч наших автомобилей в год. И в этих условиях можно предположить, что КамАЗ станет искать в Европе альтернативные двигатели и, вырвавшись из зависимости от ВАЗа, выйдет на рынок сам.

А пока на редакционной «Оке» работает опытный 36-сильный мотор. Но не придется ли сказать ему «прощай» — как серийному изделию? Пока обстоятельства складываются не в его пользу.

**Б. ДЕМЧЕНКО,
инженер**