

ISSN 0321-4249

За рулем 5 1987



Представляем
ВАЗ—2109



ПЯТИДВЕРНЫЙ «СПУТНИК»

Всего полгода остается до того дня, когда Советская страна, советский народ встретят 70-летие Великого Октября. Эта встреча налагает особую ответственность на каждый трудовой коллектив. Повсеместно идет поиск резервов ускорения. Все больше с конвейеров сходит продукции новых поколений. В общем строю — и предприятия автомобильной индустрии.

Волжский автомобильный завод приступил к производству новой машины — ВАЗ-2109. Это вторая базовая модель в семействе переднеприводных автомобилей, начало которому положил ВАЗ-2108. Подготовка их производства велась одновременно, однако ввиду меньших трудовых затрат, себестоимости, цены «ноль восьмая» была освоена первой. Теперь настала очередь «девятки».

Новая модель рассчитана прежде всего на тех покупателей, которые чаще совершают семейные поездки и при этом придают большое значение комфортабельности, оправдывающей более высокую, чем у «2108», цену. Главный признак, отличающий ВАЗ-2109 как самостоятельную модель, — новый кузов. Сохранивший габарит и очертания ВАЗ-2108, он имеет по две двери с каждой стороны и плюс откидывающуюся вверх дверцу задка. Задние боковые двери, конечно, облегчают посадку и выход пассажиров: теперь им не придется беспокоить тех, кто сидит спереди, отпадает необходимость откидывать спинки передних сидений. Двери стали менее широкими: передние — 1025 мм, против 1264 мм у «2108», задние — 885 мм. Их удобнее открывать на стоянках и в гараже. Разделяющая двери центральная стойка кузова смещена вперед, благодаря чему увеличилось расстояние между стойкой и подушкой заднего сиденья. Это позволяет более свободно пронести ногу при посадке и выходе. Изменилось также положение верхних точек крепления ремней безопасности, и они будут меньше стеснять при поездке водителя и пассажира, сидящего впереди.

Новые детали кузова, арматура дверей и т. п. увеличили собственную массу машины на 15 кг по отношению к ВАЗ-2108, однако по техническим характеристикам трехдверная и пятидверная модификации в основном аналогичны. ВАЗ-2109 комплектуется сейчас тем же двигателем рабочим объемом 1,3 л. Модификацию ВАЗ-21093 с улучшенным оборудованием будут оснащать 1,5-литровым мотором. Особенность силового агрегата в том, что на все машины этой модели будут устанавливать пятиступенчатую коробку передач. При умелом пользовании она обеспечивает более экономичный режим, прежде всего в загородных поездках.

Упростится пуск двигателя: на смену карбюратору с традиционным, ручным управлением воздушной заслонкой придет модернизированный, с полуавтоматическим устройством, которое будет более точно дозировать воздух, что особенно важно для холодного пуска. По мере освоения производства такого карбюратора им будут оснащать все двигатели автомобилей ВАЗ-2109. Из новинок,



В знакомый контур боковины кузова вписаны теперь две двери и неоткрывающееся заднее окно. Изменилось расположение средней стойки, и передняя дверь стала менее широкой, чем у ВАЗ-2108.



Раздельные двери для передних и задних сидений создают дополнительные удобства водителю и пассажирам.



Как у ВАЗ-2108, кузов новой модели легко трансформируется в грузопассажирский. Его детали закрыты обивкой из пластика.

**СОВЕТСКАЯ
ТЕХНИКА**

отличающих «ноль девятой», отметим еще так называемый безззорный привод сцепления. В нем выжимной подшипник постоянно вплотную поджат к нажимной пружине. Такой привод обеспечивает более четкое выключение сцепления. Помимо этого, его конструкция теперь позволяет регулировать положение педали сцепления с учетом индивидуальных особенностей владельцев машины.

Для ВАЗ—2109 и его модификаций впервые в практике советского автомобилестроения осваивается производство бензобаков из пластмассы. Не уступая в прочности металлической, емкость из нового материала легче, более технологична и безопасна.

На ВАЗ—2109 ставят бачок омывателя, объем которого увеличен вдвое против прежнего. Теперь он питает водой также омыватель стекла в окне пятой двери, ставший вместе со стеклоочистителем стандартным оборудованием всех вариантов «2109». Среди конструктивных особенностей, повышающих безопасность и комфортабельность ВАЗ—2109, отметим и гидрокорректор фар. Он снижает их слепящее действие, помогает правильно освещать дорогу независимо от загрузки автомобиля. Улучшению микроклимата в салоне послужат дефлекторы вытяжной вентиляции, сделанные в рамках неподвижных боковых окон. Панели обивки на боковинах и двери задка придают салону больший комфорт.

Как видим, в сравнении с ВАЗ—2108 новая модель имеет целый ряд конструктивных отличий. Преимущества одних очевидны, другие могут показаться, особенно неискушенному автомобилисту, малозначительными. Но их совокупность дала автомобиль с более высокими потребительскими качествами, которые делают его настоящим «спутником» в деловых поездках и на отдыхе.

Ю. САБАНОВ,
инженер УГК ВАЗа

г. Тольятти

Техническая характеристика автомобиля ВАЗ—2109

(в скобках — отличающиеся данные модификации «21093»)

Общие данные: число мест — 5; число дверей — 5; собственная масса — 915 кг; снаряженная масса — 1340 кг; полезная нагрузка — 425 кг; наименьший дорожный просвет — 160 мм; радиус поворота — 5,0 м; расход топлива при скорости 90, 120 км/ч и в городском цикле: 5,7 (5,9); 7,8 (8,0) и 8,6 л/100 км; наибольшая скорость — 148 (155) км/ч; время разгона с места до 100 км/ч с водителем и одним пассажиром — 16 (15) с.

Размеры: длина — 4006 мм; ширина — 1750 мм; высота — 1335 мм; база — 2460 мм; колея колес: передних — 1390 мм, задних — 1360 мм.

Двигатель: модель — ВАЗ—2108 (ВАЗ—21083); число цилиндров — 4; рабочий объем — 1289 (1499) см³; степень сжатия — 9,9; клапанный механизм — ОНС; мощность — 64 (73) л. с./47 (54) кВт при 5600 об/мин.

Трансмиссия: сцепление — сухое, однодисковое, с безззорным приводом выключения; коробка передач — пятиступенчатая: I — 3,636; II — 1,96; III — 1,357; IV — 0,941; V — 0,784; з. х. — 3,53; передаточное число главной передачи — 3,94 или 4,13.

Подвеска: передняя — независимая, пружинная типа «Мак-Ферсон»; задняя — с взаимосвязанными продольными рычагами; амортизаторы — гидравлические, телескопические; стабилизатор поперечной устойчивости — торсионный.

Тормоза: передних колес — дисковые; задних — барабанные; привод — двухконтурный, с диагональным соединением трубопроводов и вакуумным усилителем.

Рулевое управление: реечное.

Шины: радиальные, низкопрофильные, 165/70SR13.

После выступления журнала

«И ВСЕ-ТАКИ ОНИ ЕЗДЯТ»

Под таким заголовком в № 6 «За рулем» за 1986 год была опубликована статья о «бесправных» мотоциклистах, о тех, кто, имея мотоцикл, не может получить водительское удостоверение. Причины, препятствующих планомерному и повсеместному обучению, назывались достаточно: удаленность сельского населенного пункта от хорошей учебной базы, отсутствие опытных преподавательских кадров, малая укрупленность групп, из-за которой их нельзя зарегистрировать в местных органах ГАИ, и т. д. и т. п. Признаться, мы рассчитывали получить глубокие, компетентные ответы от лиц, которым по роду деятельности положено заниматься подготовкой мотоциклистов и надзором за ней. Однако эти ожидания не сбылись.

Цитируем ответ начальника отдела подготовки кадров для народного хозяйства ЦК ДОСААФ СССР Е. Митряева, который ведает обучением мотоциклистов:

«Организации ДОСААФ располагают широкой сетью СТК, причем они имеются почти во всех районах страны и ряде первичных организаций ДОСААФ. Для обучения населения в сельской местности предприятиями ДОСААФ выпускаются передвижные классы «Вихур», что приближает учебную базу по подготовке водителей к потребителю».

Ответ звучит так, как будто не приводились в статье письма читателей, беседы с сотрудниками ГАИ, число проданных и зарегистрированных мотоциклов. И еще этот ответ однозначно показывает, что люди, ведающие обучением мотоциклистов, так сильно оторваны от жизни, что просто не представляют, каково положение на самом деле. К тому же непонятно, какое отношение к подготовке водителей транспортных средств категории «А» имеют передвижные классы «Вихур». Ведь их оснастка предназначена для подготовки водителей категории «В».

Рискуя повториться, приведем здесь письмо колхозника Ю. Фотева из села Евсюковка Саратовской области, полученное редакцией уже после ответа т. Митряева.

«Мотоцикл у нас в каждом доме, но очень неприятно платить штраф 10—30 рублей, так как ездим без удостоверения на право управления автотранспортным средством, потому что учиться у нас негде. Районный центр в 50 километрах, там есть организация ДОСААФ, но в ней обучают только тех, кто прописан в райцентре. А если бы и принимали нас, то за 50 километров не наездисься». А ведь только в одной Саратовской области 561 сельсовет и сельское население составляет почти 700 тысяч человек. И одна ли такая область?

В отделе подготовки специалистов для народного хозяйства ЦК ДОСААФ СССР проблему увидели в другом. «Основная причина этого, — сообщает Е. Митряев, — заключается не в отсутствии базы для обучения, а в отсутствии должного порядка в использовании мотоциклов, особенно подростками.

В связи с этим, по нашему мнению, исполкомам и органам ГАИ на местах целесообразно установить более строгий порядок».

Конечно, проще всего кивнуть на ГАИ: там, дескать, плохо работают, не ловят тех, кто выезжает на дороги без «прав». Проще. Но правильнее ли?

Благосостояние людей, особенно на селе, растет буквально на глазах. Каждый сельский подросток садится за руль мотоцикла или мопеда, как только начинает уверенно дотягиваться ногами до педалей. Это объективная реальность. Неразумно не считаться с ней. А раз так — не закрывать глаза, не искать спасительное «нет», а думать о том, как ввести «бесправных» мотоциклистов в организованное русло.

Впрочем, и позиция ГУ ГАИ МВД СССР в этом вопросе не до конца последовательна. В октябре 1985 года, когда статья только готовилась к печати и была направлена в ГУ ГАИ на отзыв, редакции ответили, что «во вновь утвержденном положении самостоятельная подготовка водителей автотранспортных средств не предусмотрена» (№ 27/г-2124 от 15.10.1985 г.). Однако после выхода в свет статьи управление, сославшись на имеющийся приказ МВД СССР № 40 от 13.2.1976 года, сообщило: «по решению Советов Министров союзных и автономных республик, край(обл)исполкомов может быть временно установлен порядок допуска лиц, самостоятельно подготовившихся к сдаче экзаменов» (№ 27/Г-1895 от 25.7.1986 г.). Отсутствие логики очевидно, да и вопрос остается нерешенным: непонятно, какому же ответу отдать предпочтение.

Неясен и механизм действия «временного порядка»: по чьей инициативе он вводится, на какой срок, кто определяет конкретный перечень сельских населенных пунктов, в которых разрешена самоподготовка? И где, наконец, гарантия, что в самой благополучной по учебной сети области, не требующей сдачи экзаменов без обучения, не найдется глубинка, где ни СТК, ни курсы создать нельзя?

На наш взгляд, такого рода «временные» положения создают лишь дополнительные трудности, поскольку, с одной стороны, вроде бы, решают проблему (ведь можно же, оказывается, обойтись и самоподготовкой!), а с другой, напротив, делают ее полностью неразрешимой (на деле никто не определяет перечень сельских районов, не информирует их жителей, и все остается по-старому).

В ответе Государственного комитета СССР по профтехобразованию, полученном редакцией, по форме все правильно: «...подготовка водителей транспортных средств категории «А», — говорится в нем, — может осуществляться только в организациях ДОСААФ СССР и республиканских добровольных обществах автолюбителей. В связи с этим подготовка водителей мотоциклов в ПТУ осуществляться не может». А если по существу? Разве наладчику мясо-молочной фермы, прорабу на строительстве трубопровода, мелноратору, слесарю по обслуживанию буровых или электромонтеру линейных сооружений связи не нужен мотоцикл для оперативного выполнения своих прямых обязанностей без привлечения дополнительного транспорта? Видимо, об этом следует подумать.

«За рулем» еще раз предлагает объективно учесть сложившуюся ситуацию и, не отгораживаясь от проблемы ссылкой на ранее принятые решения, сделать реальный шаг навстречу нуждам людей. Ведь все-таки они ездят.

Отдел обучения
и военно-патриотического
воспитания «ЗА РУЛЕМ»