

# За рулем 4 1989



**ВАЗ—21093 — новая модификация переднеприводного семейства «Лада-спутник»**  
Статью читайте в номере





## А ТЕПЕРЬ — «ДЕВЯНОСТО ТРЕТЬЯ»

рующие и направляющие подготовку, налажена связь с Госавтоинспекцией. Но преемник Госпрофобра в этом деле — Государственный комитет народного образования не спешит развивать на данном поприще свою деятельность. Стоит сказать, что во всем комитете подготовкой водительских кадров занимается один человек, а на местах таких совсем нет. Отсутствует координирующая деятельность.

В результате в стране плохо решаются вопросы централизованного изготовления учебных наглядных пособий, медленно и крайне плохо внедряются в помощь преподавателю видеотехника, электроника, кино. Большая часть автотренажеров в учебных организациях давно уже морально и физически устарела.

На мой взгляд, очень плохо обстоит дело с научными исследованиями. Все старые и новые программы, учебные планы создавались практиками, которые исходили из простого принципа «чем больше, тем лучше». Научных проработок не велось. В стране немало НИИ и учебных институтов занимается этой проблемой. Но опять обособленно, разобщенно. Здесь, на мой взгляд, свое слово должен сказать Государственный комитет по науке и технике.

Одним словом, на сегодня сложилась непростая обстановка в деле подготовки водительских кадров. Но проблему можно будет решить только тогда, когда все станут честно делать свое дело: преподаватели и мастера — учить, госавтоинспекторы — объективно давать оценку этой учебе. И вместе браться за то, что наболело. Давайте вместе!

**От редакции.** По статье В. Мелкого можно судить, что ГАИ МВД СССР заинтересованно отнеслась к выступлениям журнала. Передача теоретического экзамена в учебные организации, снятие завесы секретности с экзаменационных билетов (а она все-таки была), приобщение кооперативов к обучению водителей — все это свидетельство новых подходов к старым проблемам, желания решать их с учетом мнения общественности.

Вместе с тем ждут решения другие вопросы, связанные с подготовкой водителей и не нашедшие, к сожалению, отражения в статье начальника РЭО при МВД СССР. В частности, функции контроля работников РЭО за ходом учебного процесса — функции, которые, как свидетельствуют сигналы с мест, имеют нередко чисто формальный характер и от которых больше вреда, чем пользы, — и без того немногочисленный штат РЭО отвлекается от своих прямых регистрационных и экзаменационных обязанностей. Требуется совершенствования экзаменационная техника (выдавать недостатки экзаменационного устройства «Вятка» за благо, позволяющее будто бы проверять психофизиологическую подготовку водителей, — по меньшей мере несерьезно).

И наконец, выработка критериев оценки профессиональной подготовленности преподавателей. Слов нет, нынешний критерий «сдача с первого раза» изжил себя, но тот, что предлагается — «по числу нарушений», можно рассматривать как очень отдаленный. Реализация его связана с повсеместной компьютеризацией учета ДТП, до чего пока еще далеко.

Так что рано, видимо, ставить точку в начатом читателями разговоре, каким образом эффективно готовить водителей.

В нынешнем году Волжский автомобильный завод приступил к производству еще одной модификации переднеприводного автомобиля: ВАЗ—21093. Машина с пятидверным кузовом типа «хэтчбек» оснащена силовым агрегатом ВАЗ—21083, который включает двигатель рабочим объемом 1499 см<sup>3</sup> (70 л. с./52 кВт), пятиступенчатую коробку передач и главную передачу с передаточным числом 3,7.

На часть автомобилей — улучшенной комплектации — завод устанавливает микропроцессорную систему зажигания (МПСЗ) советско-болгарского производства. Опытно-промышленная партия в 1500 машин (ВАЗ—21083-02) с такой системой, изготовленной в СССР, выпущена в 1986 году. Начало массового применения МПСЗ мы считаем важным этапом в повышении технико-эксплуатационных качеств автомобилей ВАЗ. (Особенностям новой системы журнал планирует посвятить отдельную статью — ред.)

Подвергается изменениям и внешний вид автомобиля: по-новому оформлена его передняя часть. О деталях позволяют судить снимки на обложке. Прежде всего, исчезла пластмассовая «маска» радиатора; удлинены передние крылья (они достигают блок-фар), соответственно длиннее стал и капот. Небольшая декоративная решетка между фарами заменила характерный «клюв». При сохранении наружных размеров передняя часть машины зрительно удлинилась, стала более цельной и, надеемся, более привлекательной. В этом году автомобили с измененной внешностью составят большую часть «девяносто третьих». Показанные на снимках декоративные колпаки колес поступят в торговую сеть отдельно, как дополнительное оборудование.

Улучшить внешний вид и аэродинамические качества поможет спойлер на двери задка. Конечно, как и до сих пор, все ВАЗ—2109, включая ВАЗ—21093, будут оснащать очистителем и омывателем стекла в двери задка. У ВАЗ—21093, как и у всех «спутников», предусмотрены места для крепления поддона, защищающего картер двигателя. В комплектациях «норма» и «люкс» (ВАЗ—21093-02 и ВАЗ—21093-03) предусмотрены формованная обивка багажника и двери задка, плафон индивидуальной подсветки, помимо основного (он размещен на потолке над ветровым стеклом). Смежники осваивают детали интерьера новых цветов (в том числе «графит»), улучшенную обивку сидений, а также обивку дверей и боковин кузова со вставками из ткани. Во всех комплектациях ВАЗ—21093 предусмотрен гидрокорректор фар. На часть машин устанавливают щеточный очиститель фар, правое наружное зеркало (в дальнейшем доля оснащаемых им ВАЗ—2109 будет



расти). Часть автомобилей ВАЗ—21093-03 («люкс») и «21093-02» окрашивают эмалью с «металлическим» эффектом.

Приведенный перечень не исчерпывает усовершенствований, постепенно внедряемых в конструкцию и оснащение автомобилей. Начиная с 1990 года на Вазе и его смежниках будут освоены карбюратор с автоматическим устройством пуска и новое рулевое колесо (для «21093-02» и «21093-03»), бортовая система контроля с датчиками уровня масла, охлаждающей жидкости и обмыва стеклов (для ВАЗ—21093-02, ВАЗ—21093-03), подголовники задних сидений (для ВАЗ—21093-03 «люкс»), затем — электропривод стеклоподъемников и электроблокировка замков дверей с места водителя (также для «люкса»).

Цена автомобиля ВАЗ—21093-01 (в базовой комплектации «стандарт», с внешней комплектацией «2109») — 9200 рублей. За установку отдельных узлов и элементов, предусмотренных улучшенными комплектациями, о которых шла речь, взимается дополнительная плата. В заключение отметим, что в нынешнем году автомобили ВАЗ—2109, пользующиеся более высоким спросом, преобладают в программе производства переднеприводных Вазов.

**Ю. ПАПИН,**  
главный конструктор  
действующего производства Ваз  
г. Тольятти

### Краткая техническая характеристика автомобиля ВАЗ—21093

**Общие данные:** число мест — 5; число дверей — 5; масса в снаряженном состоянии — 920 кг; наибольшая скорость — 156 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч с водителем и одним пассажиром — 13 с; расход топлива при скорости 90, 120 км/ч и в городском цикле — соответственно 5,9; 8 и 8,6 л/100 км; запас топлива — 43 л. **Двигатель:** модель — ВАЗ—21083; число цилиндров — 4; рабочий объем — 1499 см<sup>3</sup>; степень сжатия — 9,9; мощность — 70 л. с./52 кВт при 5600 об/мин. **Трансмиссия:** сцепление — сухое, однодисковое, с беззазорным приводом выключения; коробка передач — пятиступенчатая (I — 3,636; II — 1,95; III — 1,357; IV — 0,941; V — 0,748; з. х. — 3,53); передаточное число главной передачи — 3,7. **Рулевое управление:** реечное. **Тормоза:** привод — гидравлический, с вакуумным усилителем, двухконтурный, раздельный по диагонали; механизмы передних колес — дисковые, задних — барабанные. **Шины** — размером 165/70R13.