

И наконец, мы задали испытываемому вопрос "на засыпку": а как насчет так называемого диагонального вывешивания в "зачетной" канаве? Заезжали под разными углами и выезжали в большинстве случаев без внешней помощи. Если ведущее колесо все же проворачивалось, достаточно было одному человеку встать на задний бампер и сцепление с дорогой восстанавливалось.

Так что же лучше: такой неполноценный джип или полноприводный универсал? Однозначного ответа на этот вопрос не дашь. Наш "Блейзер" скорее всего выиграет на бездорожье, зимой все же предпочтительнее полный привод.

И еще несколько замечаний по поводу испытываемого. Акустический комфорт нарушается в нем только при попытке "выкрутить" двигатель для интенсивного разгона. При этом, а также на скорости выше 115 км/ч тон мотора становится надрывным, как бы заявляющим о недостатке мощности. В то же время при спокойной езде с числом оборотов до 3500 в минуту двигатель можно назвать тихим. На удивление малозумными оказались и шины с достаточно крупным рисунком протектора. Не велик и аэродинамический шум.

"Блейзер", как уже было сказано, относится к "низким" средним джипам. Кроме того, среди них он еще и самый узкий. Несмотря на это, сзади втроем плотно, но не тесно. Багажник вместительный, но не слишком удобный из-за очень высокого пола.

Мы были несколько удивлены, не обнаружив режима рециркуляции воздуха в салоне, хотя других замечаний относительно микроклимата не возникло. Из неприятных мелочей отметим неудобные маховички задних стеклоподъемников и динамики, "излучающие" звук прямо в основание бедра.

**Сергей РАДОВСКИЙ, Дмитрий ЛАЗО,
Владимир ЯКОВЛЕВ**
Фото Владимира Князева

Резюме

В целом автомобиль понравился: крепко сбитый, вместительный, с неожиданно хорошей управляемостью и при этом наделенный способностью "проглатывать" изъезы российских дорог. Но для столь тяжелого автомобиля просится больший двигатель. Не без греха и тормозная динамика: довольно ранняя блокировка передка, при отсутствии АБС, усложнит зимнюю эксплуатацию. Однако все это компенсируется розничной ценой "Блейзера", делающей его доступным для довольно широкого круга потребителей.

"НИВА-ПИКАП"



На автосалоне на стендах ВАЗа новинок было немало. Многие готовы к производству, а иные уже поступили в продажу. Наш собственный корреспондент в Тольятти Сергей МИШИН провел небольшой тест этих машин и делится своими впечатлениями.

"САМАРА" С МОТОРОМ ВАНКЕЛЯ



ДВЕ ПРЕМЬЕРЫ,

Судя по мнению читателей ЗР, почерпнутому в анкете, о такой машине российский автолюбитель мечтает давно. Недорогой полноприводный автомобиль с грузовой платформой и пятиместной кабиной – то, что надо и фермеру, и городскому жителю. Полагаю, у этой машины большое будущее – ведь подобный класс весьма популярен в Америке, Австралии, Японии, да и в Европе.

Выглядит "Нива" ВАЗ-2329 очень привлекательно: "надутые" колесные арки при-

крывают широкие шины, мощные дуги в кузове и на порогах, защитные решетки спереди и сзади, а еще противотуманные фары и стоп-сигналы поверх кабины. Все выдержано в едином стиле.

Кузов с грузовым отсеком – самая примечательная часть автомобиля. Размеры площадки длиной 1500 мм и шириной 1380 мм малыми не назовешь, поэтому у пикапа задний свес увеличен на 300 мм. Борт откидной – открывают его всего одной рукояткой и фиксируют в горизонтальном поло-

жении – ниже не опускается. Это позволяет при необходимости перевозить и более длинные грузы. Кстати, в платформе и борту выштампованы продольные ребра жесткости, двигать по ним даже тяжелые ящики удастся легко. Забираться в отсек несложно – через откинутый борт, запросто выдерживающий двух человек. Заявленная в паспорте грузоподъемность – 300 кг и четыре человека.

В базовом варианте грузовой отсек автомобиля открытый. Но конструкторы пла-



Решетка-отбойник защитит не только радиатор машины, но и поддон картера.

Дуги по периметру кузова, вдоль порогов – необходимая защита для внедорожного грузовичка.



Автомобили с роторно-поршневыми двигателями (РПД) как секретное оружие в нашей стране принадлежали лишь особым органам. Простым гражданам такие супермашины были недоступны. Но, слава Богу, времена меняются, и отныне любой желающий может купить такой аппарат и наслаждаться его мощностью сколько захочет. В продаже появилась "Самара" РПД (ВАЗ-2108-91, 2109-91, 21099-91). Правда, цена машин возросла на 2–2,5 тысячи долларов.

Сумма немалая, но, право, есть за что платить. Под капотом самая последняя версия РПД – двухсекционный ВАЗ-415. Он вобрал в себя все достоинства предыдущих двигателей этого типа, созданных на Вазе за 20 лет. От "413-й" модели новый мотор унаследовал надежность – в свое время для нее разработали специальную систему смазки угловых уплотнений роторов. На спец-"волгах" благодаря ей "413-е" моторы выхаживали по 300 тыс. км.

Другой двигатель, ВАЗ-414 завещал

"415-му" удачную компоновку – его можно разместить в моторном отсеке любого ВАЗа. В "жигулях", "самарах", "нивах" и "девятках" "415-й" будет стоять словно родной.

Степень сжатия ВАЗ-415 – 9,4, он рассчитан на бензин АИ-93. Впрочем, можно заливать и "76-й", если соответствующим образом изменить характеристики зажигания. Неприхотливый РПД это позволяет.

Система зажигания аналогична микропроцессорной от "Самары". Но в ней предусмотрен блок резервного зажигания. Свечи же необычные – специальные двухэлектродные. В каждой секции – по две штуки (всего четыре): одна запальная, другая дожигающая.

Топливный заряд для мотора готовит обычный карбюратор "Солекс", но у него свои регулировки. Есть варианты и с двумя карбюраторами – для повышения мощности, их ставят на спецмашины. В будущем появится и впрыск.

В отличие от поршневого, роторный

двигатель более чувствителен к температуре охлаждающей жидкости и масла. Зона оптимальной работы довольно узкая. Чуть холодней мотор – и смесь будет плохо гореть, резко понизится мощность, "горячей" – быстро износится уплотнения. Поэтому в автомобиле перед "водяным" радиатором стоит еще и масляный. Специальный термостат откроет его, когда температура масла достигнет 82°C.

Конструкция РПД проста (производство его весьма сложно, а потому и дорого), естественно, и обслуживать приходится меньше, чем привычный поршневой. Масло, свечи да фильтры – вот и все заботы. Думаю, это понравится многим.

В остальном "Самара" РПД практически ничем не отличается от обычных "восьмерок" и "девяток". Исключение – сцепление увеличенных размеров и более эффективные передние (от ВАЗ-2112) тормоза – ведь существенно возросли мощность и скорость роторной машины.

И ТАКИЕ РАЗНЫЕ...

нируют выпускать для него пластиковую крышку и съемную высокую крышу, так называемый хард топ (Hard top – жесткий верх), непреходящий атрибут современных пикапов.

Внутри машина отличается от серийной "Нивы" немногим. Сзади нет багажного отсека (и полки), тонированные стекла, тканевые вставки в обивках дверей и электрические подъемники стекол.

На ходу ВАЗ-2329 очень понравился. Благодаря короткому салону и легкому рулевому управлению – в пикапе стоит рулевой механизм с увеличенным передаточ-

ным отношением – ощущения громоздкости и неповоротливости, как на длинноразной пятидверной "Ниве" ВАЗ-2331, нет и в помине.

"Нива-пикап", несмотря на большие размеры (длина более четырех метров), отменно вписывается в городской поток. Маневрировать по узким улочкам и во дворах удастся без особого труда, но приходится помнить, что автомобиль из-за широких колес стал шире. Задний борт удлиненного кузова хорошо виден во внутреннем зеркале. Кстати, боковые для пикапа маловаты, стоило бы их сделать раза в два большими – как-никак ВАЗ-2329 – грузовик, хоть и маленький.

Вне асфальтовых дорог автомобиль вел себя тоже достойно. Хотя и

приходилось помнить о 300 дополнительных миллиметрах заднего свеса, но проехали даже по сложной пересеченной местности, не задев ни разу кузовом о землю.

На мокром грунтовом подъеме (и ненагруженной машине) не потребовалось включать блокировку, пикап карабкался уверенно и без буксования. Не спасовал автомобиль и в глубокой грязной колее, только борта свои забрызгал быстро – плата за широкие колеса.

В заключение отмечу: новый пикап на базе "Нивы" наверняка понравится нашим автолюбителям – в отличие от классического двухместного, в нем можно везти не только груз, но и с комфортом людей. Поэтому эту машину можно назвать и универсальной.

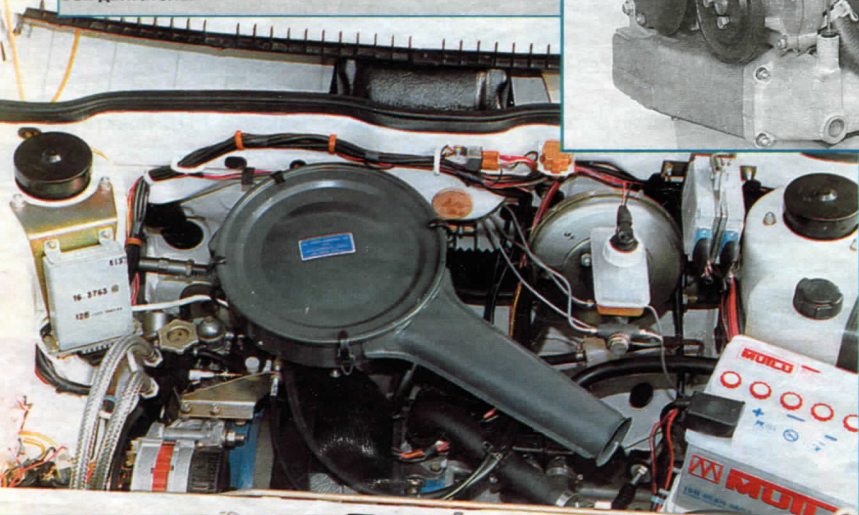
В "Ниве-пикапе" два топливных бака по 43 л.



В движении автомобиль великолепен – 120 л. с. начинаешь ощущать, как только пускаешь двигатель. Правда, нет ни рева, ни вибрации, и только тяжелый рокот в системе выпуска горячит кровь.

Включаю первую передачу, газую "в пол", и легкая "Самара" с визгом срывается с места, оставляя на асфальте длинные черные следы буксующих колес. Через три секунды включаю вторую, и машина продолжает так же легко и быстро набирать скорость. Тело приятно вжимается в сиденье, а машина устремляется вперед так, что дух захватывает! "Раскручиваю" мотор до восьми тысяч, а на спидометре стрелка уже перевалила за 120 км/ч. Вот это дина-

Могучее сердце "Самары" РПД – ВАЗ-415. В моторном отсеке он занимает меньше места, чем поршневой двигатель.

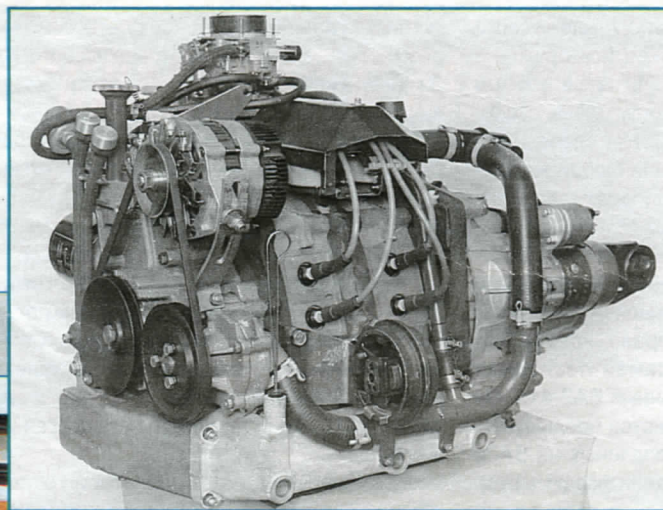


КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ "НИВА-ПИКАП" ВАЗ-2329

Общие данные: число мест – 4–5; снаряженная масса – 1200 кг; полезная нагрузка – 4 чел. + 300 кг; максимальная скорость – 132 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 25 с; расход топлива город/загород – 10,2; 9,0 л/100 км; запас топлива – 86 л. **Размеры, мм:** длина – 4540; ширина – 1640; высота – 1680; колесная база – 2700; размеры грузовой площадки, мм: длина – 1500; максимальная ширина – 1380; высота бортов – 460. **Двигатель** – ВАЗ-21213.

КРАТКАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБИЛЯ "САМАРА" РПД (ВАЗ-2108-91)

Общие данные: максимальная скорость – 195 км/ч; время разгона с места до 100 км/ч – 8,5 с; расход топлива при скорости 90–120 км/ч и в ГЦ – 7,5; 12,5 л/100 км. **Двигатель:** ВАЗ-415; двухсекционный; ширина секции – 80 мм; рабочий объем, приведенный к поршневому мотору – 2616 см³; степень сжатия – 9,4; максимальная мощность – 120 л. с. при 6000 об/мин; максимальный крутящий момент – 17,4 кгс·м при 4000 об/мин.



мика! Но сбрасываю газ – впереди крутой поворот и следует быть благоразумным.

О таких говорят: зверь-машина. А сможет ли она двигаться в умеренном темпе? Попробовал и убедился – едет легко и непринужденно даже на черепашьей скорости, при этом прощает водителю неверный выбор передачи – на четвертой ротор вытянет "Самару" без надрыва даже с 30 км/ч. Здорово! И никаких вибраций,

присущих "Самаре", – мотор Ванкеля полностью уравновешен.

Но есть у РПД одна особенность. Торможение автомобиля роторным двигателем менее эффективно, чем поршневым, и тормозами приходится пользоваться чаще. Однако к этому быстро привыкаешь.

Судя по всему, и "Самара" РПД найдет своего покупателя в России, ведь "гонщикам" несть числа, а таких быстроходных отечественных машин пока не было.