

# Мой автомобиль ЮГ

Информационный журнал

№ 3 январь 2013

В номере:

Старые  
автомобили  
на Кубе



Как проверить  
качество бензина на АЗС



Citroen 2CVs

Посвящается автомобилям, дающим полное понимание французского шарма



Советы по  
обслуживанию  
дизельного автомобиля



МОВУ 2012



*Добро пожаловать  
на Доску объявлений*



**[www.my-auto.biz](http://www.my-auto.biz)**

## Содержание

|   |    |
|---|----|
| Проблемы дизельных двигателей.....  | 3  |
| MOBY 2012. Участники выставки.....  | 4  |
| Как проверить качество бензина на АЗС.....                                | 8  |
| Делимся опытом.....   | 12 |
| Вождение в тумане и особенности<br>регулировки фар вашего автомобиля..... | 14 |
| Старые автомобили на Кубе.....  | 18 |
| Citroen 2CVs.....   | 20 |
| MOBY 2012. Фотоотчет.....   | 23 |

## Проблемы дизельных двигателей

**Бытует мнение, что японские дизельные двигатели не очень надежны для наших российских условий. Одни говорят, что вообще брать дизельную технику не стоит, а другие вроде ездят и ничего, все в порядке.**

У нас в глубинке, да и не только, качество дизтоплива, мягко говоря, оставляет желать лучшего, и «японцы» не всегда выдерживают. Главное – найти надежную заправку. И тогда можно ездить долго и счастливо. Если же солярка летняя, то добавляя в холода присадки, далеко не всегда удается достигнуть нужного эффекта, но это не проблема конкретно японских дизелей. Но безусловный плюс дизельных «японцев» – вполне надежные движки, и к тому же на заправке можно неплохо сэкономить.

На примере «Тойоты» можно сказать, что 1N, 1NT – дизельные двигатели объемом 1,5 литра – выходят из строя довольно часто. Они устанавливаются на малолитражках. Но их нельзя сравнивать с двигателями отечественного производства, которые на порядок больше доставляют хлопот своим владельцам.

Двигатели 1С, 2С, 2СТ – дизельные двигатели объемом 1,8 и 2,0 литра соответственно, предкамерные с приводом ТНВД и распредвала зубчатый ремнем. У 2СТ – довольно частым явлением бывает перегрев головки блока, приводящий к появлению трещин. Эту неприятность зачастую можно предотвратить, подняв бачок с охлаждающей жидкостью выше, чем он установлен. Желательно, чтобы уровень жидкости в нем был выше уровня радиатора и головки блока. Применять необходимо только качественную охлаждающую жидкость. Также необходимо постоянно следить, чтобы в расширительном бачке был достаточный уровень охлаждающей жидкости.

Проблемы дизелей-«японцев» бывают часто связаны со свечами. Независимо от того, в каком состоянии двигатель (горячий или холодный), он не заведется до тех пор, пока свечи накаливания не станут красными. Поэтому, когда двигатель плохо заводится в горячем состоянии, тоже стоит проверить, нагреваются ли свечи. Проверить свечу достаточно просто. Необходимо выкрутить ее из головки, осмотреть на предмет трещин (бывает, свеча «раскрывается» от перегрева). Проверить омметром на разрыв. Если визуальным осмотром установлено, что все в порядке, и прибор показал какое-то сопротивление, необходимо на несколько секунд подать напряжение с питающей шины, прислонив саму свечу к массе. Выполняя эту операцию, следует помнить, что можно обжечься о нагреваемую поверхность. Если свеча

не нагрелась, то, по всей вероятности, неисправна она или питающая свечу цепь.

Иногда дизель после прогрева свечей не заводится. В этом случае может помочь более долгий прогрев свечей. Главное – не переусердствовать и не сжечь свечи. Большинство свечей греются по следующей программе: включается зажигание, загорается лампочка на панели приборов, и на свечи начинает поступать напряжение для накала. Через несколько секунд, в зависимости от температуры двигателя и окружающего воздуха, гаснет лампочка «GLOW» (или изображение спиральки), но напряжение на свечи по-прежнему будет подаваться. Пройдет еще несколько секунд, и под капотом раздастся щелчок. Это означает, что напряжение на свечах ступенчато снизилось. Это пониженное (около 5 вольт) напряжение может держаться на свечах и после запуска двигателя, до тех пор, пока двигатель не прогреется. Повернув ключ зажигания и дождавшись погасания лампочки, не спешите включать стартер, подождите еще несколько секунд и лишь потом попытайтесь запустить двигатель. Если двигатель удается запустить после нескольких попыток и долгого вращения стартером, то скорее всего имеется проблема со свечами.

Рынок наводнен свечами, изготовленными в странах «третьего мира», очень часто они крайне низкого качества. Они изначально не совсем соответствуют требованиям по величине внутреннего сопротивления, еще и выходят из строя за короткий срок. Зато стоят такие свечи совсем недорого, тогда как изготовленные в Японии свечи стоят в несколько раз дороже.

Дизельные двигатели в зимнее время требуют к себе большего внимания, чем бензиновые. Заливайте качественные масла, которые рекомендует изготовитель. Вовремя меняйте топливные фильтры. Заправляйте качественную солярку или используйте антигели. Установите на свой дизельный автомобиль подогрев топливного фильтра и подогрев топливозаборника в бак. Следите за тем, что бы все системы работали исправно. И будьте уверены, ваш автомобиль с благодарит вас своей исправной работой! Удачи на дорогах!

my-auto.biz

Информационный журнал «Мой автомобиль. Юг»  
№ 3 январь 2013

Зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).  
Регистрационный номер ПИ № ТУ23-00966 от 21.09.2012

Учредитель: Кабанова Ю.И.  
Издатель: Издательство «Новация»  
Главный редактор Кабанов В.Б.

Адрес редакции и издателя:

350061, г. Краснодар, ул. Трудовой Славы, 5, к. 10  
тел. (861) 266-95-39, 8-961-52-36-146  
E-mail: info@my-auto.biz  
www.my-auto.biz

Редакция не несет ответственности за содержание рекламной информации. Перепечатка материалов без разрешения редакции запрещена. Претензии принимаются в течение двух недель после выхода номера.



**Тристеня Александра**, инженер отдела маркетинга

**Михальчик Юрий**, начальник отдела маркетинга «БелавтоМАЗ»



**Жданов Михаил**, сервисный инженер «МАН Трак энд Бас РУС»



**Щепетильникова Ольга**, специалист отдела маркетинга «Кубань-Лада»



**Кривошеин Тимофей**, менеджер по Маркетингу и PR «Вебасто Рус»



*Волчихин Алексей, региональный менеджер по продажам «МарКон»*



*Паукова Кристина, оператор  
Сапунов Антон, менеджер «Автограф»*



*Мещанинец Евгений, «Jonnesway»*



*Срибный Александр, генеральный директор «Test way»*



**Каракулов Адам, Коклина Тамара,**  
менеджеры по продажам авто «Гедон-Авто»



**Север Олег,** руководитель филиала  
«Росподшипник»



**Сеник Евгения,** менеджер по продажам  
**Загубный Владимир,**  
генеральный директор «Краснодар-Скан»



**Рязанцева Марина,** диспетчер «Fast and Shine»



**Котельников Евгений**, региональный менеджер «NIPPON auto»



**Багдасарова Элина**, продавец-кассир  
**Симонян Роза**, зам. магазина «Юмал-авто»



**Синьков Алексей**, руководитель направления топливных карт, страхования и сопутствующего сервиса «Гранд»



**Пелипенко Андрей**, технический директор «Центр связи»

# Как проверить качество бензина на АЗС



**Проблема некачественного топлива в России стоит достаточно остро, при этом от некачественного бензина страдают не только автовладельцы, рискуя своим автомобилем и безопасностью, но и окружающая среда. На сегодняшний день на рынке представлен широкий ассортимент бензинов АИ-80, АИ-92, АИ-95, АИ-98. Но соответствует ли качество данных марок техническому регламенту и экологическим требованиям? На этот вопрос мы попросили ответить Срибного Александра, генерального директора ООО «Лемминги», производителя «Экспресс-тестов на определение некачественного бензина» TEST-WAY.**

- Наша компания, совместно с российскими учеными РГУ нефти и газа им. Губкина И.М. произвела и выпустила на автомобильный рынок уникальный товар - «Экспресс-тест на определение некачественного бензина». Это простая, удобная, доступная вещь способна быстро оценить качество любого бензина и каждый автовладелец может самостоятельно провести анализ бензина перед заправкой. Тест бензина разработан с целью предупреждения владельца транспортного средства о содержании в бензине запрещенных Техническим регламентом металлосодержащих присадок, с помощью которых легко можно сделать из АИ-80 АИ-95. Применение таких присадок приводит к ухудшению работы двигателя, значительно уменьшает срок службы работы узлов и деталей автомобиля. А главное, использование фальсифицированного бензина увеличивает в разы выхлопы вредных

веществ, которые отравляют окружающую среду, что приводит к тяжелым заболеваниям. Основные тяжелые вредные вещества скапливаются на высоте 40-60 см от поверхности земли.

Весь цивилизованный мир стремится ужесточить контроль над качеством бензина. Это краеугольный камень социальной и экологической политики развитых государств. Ведь 90% вредных выбросов в городах – это выбросы от автотранспорта. И главным тезисом в этих странах является утверждение «Сохранение окружающей среды – улучшение качества жизни».

**- А что же государство? Неужели нет жесткого контроля за качеством отпускаемого топлива?**

- Контроль качества бензина – это вопросы государственной политики, у нас же автолюбители предоставлены сами себе. На Западе, если на АЗС обнаружили некачественное топливо, вся цепочка «заправка-поставщик-производитель» подвергается карантину. А наказание – от огромных штрафов до полного закрытия предприятия. У нас же всё заканчивается на штрафе для заправщика. И то не всегда. Ведь как это происходит у нас в стране? Контроль за производством, транспортировкой, хранением (нефтебаза), работой АЗС до момента приобретения топлива должен осуществлять РОССТАНДАРТ. Как только автовладелец оплатил топливо, заправившись, в этот момент вступает в действие РОСПОТРЕБНАДЗОР. Поэтому, когда вы хотите написать жалобу на приобретение некачественного топлива, вы обращаетесь в РОСПОТРЕБ-



НАДЗОР. При этом разбирательства будут происходить в отношении АЗС. А остальная цепочка? Поэтому у нас «козлом отпущения», как правило, становится АЗС, хотя это далеко не всегда так. И еще. От момента подачи жалобы до момента проверки АЗС проходит, как минимум, три дня. За это время от фальсифицированной партии топлива не останется и следа.

**- В общем, порядка по контролю реализуемого топлива практически нет?**

- Можно сказать, вообще нет! В прошлом 2011 году на всей территории Российской Федерации было проведено порядка 560 проверок АЗС (по заявлению руководителя РОСТАНДАРТа Элькина Г.И.). В одной Москве около 1200 АЗС. А во всей России приблизительно 45 000 АЗС. Так сказать, был проведен просто титанический труд! Для примера: в Бельгии, стране с населением 11 млн человек, в прошлом году было проведено порядка 9 000 проверок (сводный отчет ЕС).

**- Да, картина невеселая. А что вы скажете про наши топливные компании? Многих интересует вопрос: «На какой АЗС заправляться?».**

- Наша компания, кроме производства «Экспресс-тестов», занимается информированием населения по данной проблематике. Практически все автоводители задают данный вопрос. Дело вовсе не в топливных компаниях. Все бренды страдают от фальсификата. «Бодяжат» топливо не бренды, не заводы-производители, а нечистые на руку сотрудники. Топливо можно «разбодяжить» на любом участке нахождения. Транспортировка, нефтебаза, АЗС. Все бренды страдают от фальсификата. У нас нет такого бренда, которому бы доверяли все автоводители. Если автовладелец заправляется на АЗС какого-то бренда, как правило, он его хвалит, при этом нелестно отзывается о других брендах. И у него есть на то масса причин. Поэтому мы вообще не хвалим и не ругаем бренды. Основная наша задача - это дать возможность человеку выбрать, заправиться или не заправиться на данной конкретной АЗС.

**- Ну я-то заправляюсь на проверенной АЗС.**

- Позвольте узнать, а вы чем проверяли АЗС? Своим автомобилем? Это еще одно заблуждение. Мы проводили маркетинговые исследования, которые показали: проверенная АЗС, как правило, это АЗС, которая находится ближе всего к вашему дому. Привычная заправка, знакомый персонал, а на то, что время от времени что-то не так, уже закрываешь глаза. Или, опять-таки, вы привязываетесь к бренду. Тем

более если вы находитесь в незнакомом месте. Видите привычный бренд, заправляетесь и... Есть еще одна проблема. Это проблема АЗС, работающих по франчайзингу. Это, конечно же, нельзя отнести ко всем, но все же внутренний, корпоративный контроль за работой франчайзинговых АЗС далек от идеала.

**- Так значит, проблема топлива - это проблема фальсификата?**

- Проблема наличия фальсификата - это достаточно большая проблема. Но! Основная проблема - это отсутствие у автоводителей знаний, каким топливом они заправляются. И это не проблема, это беда. Мы за последнее время выставлялись на шести автомобильных выставках, в Российских городах. В том числе и в городе Краснодар. Общались с многими автоводителями и всем задавали один и тот же вопрос: «Каким бензином вы заправляетесь?». Так вот, ни один человек не ответил правильно на это простой вопрос.

**- Я заправляюсь Аи-95. А как еще ответить на этот вопрос?**

- Дело в том, что все бензине, равно как и дизельное топливо, различаются не только октановым и цетановым числом, но классом! В Техническом регламенте четко сказано, что бензины, неважно Аи-80, Аи-92, Аи-95 или Аи-98, различаются на класс 2, класс 3, класс 4 и класс 5.

**- Что это значит?**

- Попробую объяснить простым языком. Вы можете приехать на одну АЗС, заправиться бензином, к примеру, Аи-92 и приехать на другую АЗС, где тоже заправитесь Аи-92. Но при этом это будут разные бензины. Один бензин - Аи-92 класс 2, а другой бензин - Аи-92 класс 5. При этом эти бензины узаконенные, то есть имеют право быть проданными. Только маленький нюанс: вас забыли об этом проинформировать.

**- А чем они отличаются?**

- Очень даже сильно отличаются. По техническим характеристикам. Чем ниже класс бензина, тем меньше технических требований, предъявляемых к бензину. Например, содержание серы в бензине класса 2 допустимо до 500 мг/кг. А для класса 5 допустимо содержание серы не более 10 мг/кг. Разница в 50 раз! Для класса 3 содержание серы допустимо до 150 мг/кг. Разница в 15 раз! Для класса 4 содержание серы допустимо 50 мг/кг. Разница уже 5 раз. И так по остальным предъявляемым требованиям.

Можно сказать, что бензин класса 2 и класса 3 - это низкосортный бензин. То же касается и дизельного топлива.

Вот именно из-за этого возникает миф о том, что у нас везде бензин «бодяженный». Просто вы приезжаете на АЗС, видите вывеску, например Аи-92, цену, оплачиваете заправку, заправляетесь, выезжаете на дорогу, чувствуете, что что-то с машиной не то, и думаете, что вам залили «бодягу». Но это совсем не так. Вас, не спросив, заправили низкосортным бензином!

Рекомендую всем вашим читателям скачать в интернете Технический регламент по топливу и поближе ознакомиться с тем, какие требования предъявляют к топливам и чем лучше заправляться.

### **- А как узнать, какова класса топлива продают на АЗС?**

- Это чисто юридический вопрос.

В постановлении Правительства РФ от 27.02.2008 г. № 118 «Об утверждении технического регламента «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту» четко сказано:

«31. Изготовители и (или) продавцы автомобильного бензина и (или) дизельного топлива обязаны указывать в информационных материалах, размещенных в местах, доступных для приобретателей, в том числе на топливораздаточном оборудовании, наименование продукции, марку и класс автомобильного бензина или дизельного топлива, а также в кассовых чеках - класс этого бензина или дизельного топлива. (п. 31 в ред. Постановления Правительства РФ от 07.09.2011 N 748)».

Это закон!

В кассовом чеке рядом с указанием октанового числа должен быть написан класс топлива. Например, Аи-92 класс 3. Или (Аи-95-4). Мы на всех выставках, конференциях, форумах говорим об этой проблеме - отсутствии знаний у автолюбителей, чем пользуются владельцы топливного бизнеса. Ведь закупочная цена топлива класса 2 достаточно отличается от закупочной цены бензина класса 5.

И еще, хочу проинформировать, что топливо класса 2 у нас отменяют уже три года. Но каждый раз отмена данного класса переносится по просьбам владельцев топливного бизнеса. Очередная отмена второго класса должна состояться с 1 января 2013 года. Но чем ближе к новому году, тем все громче звучат просьбы об очередном переносе отмены данного класса. И, как нам кажется, в очередной раз состоится это перенос. А объясняются эти просьбы достаточно просто: не успели модернизировать нефтеперерабатывающие заводы. Хотя есть и такие,

которые свои обязательства по модернизации стараются выполнить.

### **- Да, я как-то видела, на одной АЗС было написано: «Топливо Евро 3».**

- Нет такого топлива - «Евро». Это все равно, что евроремонт. Разве есть такой стандарт ремонта? Есть только классы топлива! Существуют Европейские экологические стандарты (нормы «Евро»), регламентирующие содержание в выхлопе автомобилей углеводородов, оксидов азота, угарного газа и твердых частиц. От «Евро-1» до «Евро-5».

### **- И что же вы можете посоветовать нашим читателям?**

Если вы хотите уменьшить проблемы, связанные с топливом, на 60-70%, заправляйтесь классом не ниже 4, 5. Если вы при этом будете использовать наши тесты время от времени, проверяя свою «проверенную» АЗС, а уж тем более незнакомую, проблемы уменьшатся на 90-95%.

### **- Как работает ваш тест?**

- Все достаточно просто. В упаковке находятся десять тестов. Тесты расположены как отрывные спички. Приезжаете на АЗС и, перед тем как заправиться, берете заправочный пистолет. В нем от предыдущей заправки остались капли бензина. Капаете на индикаторный материал и смотрите, что происходит. Любое изменение цвета индикаторного материала говорит о том, что в бензине находятся запрещенные Техническим регламентом металлсодержащие присадки, с помощью которых повышают октановое число. То есть берем Аи-80, добавляем совсем немного присадки и получаем Аи-92, 95, 98. Но бензин - это сложное химическое вещество. Порядка двадцати компонентов бензина нормируются ГОСТами. Да, действительно, октановое число повысили, а остальные вещества (сера, смолы, амины и т. д.) остались без изменений. Так вот, именно эти вещества пагубно влияют на ваш двигатель. Можно сказать, этот бензин остался Аи-80, тем более что октановое число, на сегодняшний день не является основной характеристикой бензина. Но, что самое обидное, если ваш автомобиль находится на гарантии, вы заправитесь фальсифицированным топливом и у вас произошла серьезная поломка, например вышел из строя двигатель, вам откажут в гарантийном ремонте. Так как вы заправились топливом, который не указан в паспорте вашего автомобиля.

### **- А если я приехала на АЗС, проверила бензин, а ваш тест изменил цвет, значит, меня**



**хотят обмануть, но у меня пустой бак! Что мне делать?**

- Заправьте литров пять, а не полный бак.

**- А могу ли я на основании показания вашего теста подать на АЗС в суд?**

- Наш тест дает возможность принять решение. Не покупай то, что тебе не нужно. Но вы можете позвонить в местный РОСПОТРЕБНАДЗОР и сообщить о своих претензиях.

Но и это еще не все. Почему были запрещены металлсодержащие присадки? Когда в бензин добавляют присадки на основе марганца или железа, время горения топлива увеличивается, КПД падает, при этом топливо не полностью сгорает, а догорает в выхлопной трубе, выжигая при этом катализатор, лямбда-зонд. Выводят из строя свечи зажигания. Уменьшается срок службы двигателя. Если сказать про присадку с содержанием свинца (тетраэтилсвинец), то это самая лучшая присадка для работы двигателя. Это как ребенку конфета. Но! Свинец скапливается в жидкости головного мозга человека, что приводит к раку головного мозга! Поэтому эта присадка запрещена во всем мире.

Уважаемые автовладельцы! Автомобиль - это не только роскошь или средство передвижения, это еще и огромная ответственность. Нам известно, что немалое количество автовладель-

цев, узнав о том, что вышел из строя катализатор, хотят сэкономить и, без всякого сомнения, просто вырезают вышедшую из строя очень важную деталь - катализатор. Либо ставят пламегаситель. Вроде понять можно. Все-таки не три копейки стоит замена катализатора. Но вы даже не представляете, какой урон тем самым наносите прежде всего себе, своим детям и окружающей среде! Разве вы будете гулять с ребенком возле выхлопной трубы? Основным загрязнителем воздуха в городе является автомобиль. Это порядка 80% всего загрязнения. А где расположены автомобили? Вокруг дома, вокруг детских площадок! Убедительно просим: если ваш катализатор вышел из строя, поменяйте его на новый! Берегите себя, своих детей и свой автомобиль!

**- Спасибо, Александр, за познавательный рассказ!**

Мы хотели бы поблагодарить ваше уважаемое издание за предоставленную возможность рассказать вашим читателям о данной проблеме. А также, хотим выразить благодарность администрации Краснодарского края, департаменту потребительского рынка за приглашение участвовать в автомобильном Сочинском форуме и в автомобильной выставке MOBI, проходившей в г. Краснодаре. Мы всегда готовы поддержать любую инициативу, которая направлена на улучшение качества жизни населения.

## Делимся опытом

# Советы по обслуживанию дизельного автомобиля

**Вы стали обладателем дизельного авто довольно преклонного возраста и не имеете никакого опыта эксплуатации дизельных автомобилей? Тогда вам пригодится мой опыт.**

**Покупая любой подержанный автомобиль, мы всегда покупаемкота в мешке. И через некоторое время, уже в ходе эксплуатации своего приобретения, начинаются сюрпризы. Как правило, ни один продавец не дает полную информацию о продаваемом автомобиле. Итак, в свое время и я стал обладателем подержанного немного раздолбанного дизельного японца, купленного по средствам.**

Проблема возникла сразу же. Автомобиль сильно дымил светлым дымком, заводился с трудом на холодную, двигатель сильно трясло на холостых оборотах и поэтому приходилось поддерживать увеличенные обороты, чтобы хоть как-то уменьшить болтанку двигателя. Предыдущий хозяин сказал, что двигатель недавно прошел капитальный ремонт и ремонтировалась топливная аппаратура. Мастер же на СТО отметил, что мотор в крайне ужасном состоянии и требует капиталки. На вопрос предположительной стоимости ремонта была названа сумма, равная стоимости покупки автомобиля.

Я решил, что буду разбираться сам.

**ДЛЯ СПРАВКИ:** цвет дыма у дизеля бывает разный: черный, белый, синеватый. Черный дым, когда у двигателя не отрегулированы форсунки и переливают, забит воздушный фильтр и установлено слишком раннее зажигание, белый дым, напротив, – признак позднего зажигания, и при этом двигатель плохо заводится на холодную (если не работают свечи накаливания), приходится долго крутить стартером. Синий дым - признак износа поршневых колец и слабой компрессии.

Под мой случай попадал именно второй вариант.

Первым делом выкрутил свечи накаливания,

они оказались все разные. Поехал в магазин, где купил нужные мне свечи. Старые выбросил за ненадобностью, так как они оказались рассчитаны не на то напряжение, которое мне было нужно. Поставил свечи и - о чудо! Мотор завелся, ну не с пол оборота, но намного быстрее, чем это было раньше, но все равно двигатель дымил и трясся.

Вооружившись гаечным ключом, полез под машину ослаблять крепление топливной аппаратуры. Кстати, предыдущий хозяин сказал, что при ремонте топливной не попали на один зуб при установке ремня ГРМ. Тогда я особо не предал этому значение, но тут решил проверить. Выставил все по точкам и завел автомобиль. В этот раз у меня повалил черный дым из трубы и мотор начал работать жестковато. Я покрутил топливную в пределах регулировки и обнаружил положение, при котором мотор перестал дыметь



практически совсем и стал намного ровнее работать. Закрепил в этом положении топливную аппаратуру и собрал все на свои места. Тряска исчезла, дым исчез, мотор стал работать как часики, и я выставил холостые обороты без проблем. Сев за руль, я был приятно удивлен появившейся приемистости дизеля на низах. Машина сразу поехала как надо, а горячая заводилась сполоборота. Я купил новые топливный, воздушный и масляный фильтр, заменил масло и стал ездить.

**Проблема вторая.** После замены масла я стал следить за его расходом и убедился, что оно уходит достаточно сильно, а под машиной после стоянки обнаруживается черная лужа. Предполагив, что потек задний сальник коленвала, я скинул коробку. Диск сцепления оказался на последнем издыхании. Отвез корзину к мастерам, которые поменяли мне демпферные пружины и накладки на диске, сказали, что нужно бы и корзину до кучи притянуть, но опять же отсутствие необходимых денежных средств и русское «А ну его и так сойдет» сделали свое дело. Поменяв сальник, прокладку поддона и отремонтировав корзину, мы поставили все на место. Масло автомобиль к моей радости есть стал намного меньше. Я стал не боясь выезжать на нем на далекое расстояния от дома. Кстати, автомобиль, Тойота Хайс 1986 года выпуска с атмосферным дизелем, жив и поныне трудится.

## **Зимние тонкости эксплуатации дизельного мотора**

Отдельный разговор о зимних тонкостях эксплуатации дизельного мотора. В наших южных краях зимнюю солярку раздобыть большая редкость, и если у кого есть возможность гарантированно купить именно зимнюю солярку, тот дальше может не читать.

Как-то я покупал солярку на заправке одной уважаемой нефтяной компании, но под видом зимней оказалась летняя, и при минус восьми градусах у меня забился топливный фильтр. Отругав про себя известный бренд, я слил полбака солярки, больше не получалось, снял фильтр и занес все это в тепло. Нагрел на электрической плите канистру с соляркой до температуры градусов в тридцать-сорок, влил туда норму антигеля из расчета на полный бак и разболтал все это в канистре. Потом влил все это обратно в бак и покачал машину так, чтобы горячая солярка перемешалась с застывшей. Поставил отогретый топливный фильтр на место и без проблем завел машину. Поработав немного, заглушил и

оставил на ночь. Утром машина завелась без проблем, и я спокойно доехал до работы. Температура на улице не превышала минус десяти.

Для чего я нагревал солярку? Дело в том, что некоторые антигели необходимо смешивать с дизтопливом при плюсовой температуре. Тогда при понижении температуры они разбивают кристаллы парафина на более мелкие части, которые проходят через топливный фильтр, не забивая его.

Кстати, насчет топливного фильтра. Мне помогла установка на машину дешевого китайского топливного фильтра, который имел менее плотную бумагу, чем дорогие качественные фильтры. Если есть на машине обогрев топливного фильтра и топливозаборника в баке, то это, безусловно, во многих случаях решает проблему, но не всегда.

Есть еще один способ не иметь проблем с запуском в зимнее время.

Про антигель я уже говорил. Занимаясь поисками решения вопроса запуска, я обнаружил информацию о том, что допускается разбавлять бензином солярку в пропорции не более 1:10. Подумав над этим, пришел к выводу, что бензин растворяет парафин, находящийся в солярке и при этом выпадения кристаллов не происходит. Но возникает другая проблема. Зачем в солярке парафин? Для того, чтобы смазывать трущиеся части топливной аппаратуры. Антигель не растворяет парафин, а разбивает кристаллы на более мелкие части, поэтому вреда двигателю нанести не может.

А если в бензин сначала добавлять двухтактное масло в пропорции, как используют его в мотоциклах - 1:40, и лишь потом разбавлять этой смесью дизтопливо? Кристаллы парафина растворятся бензином, а масло как раз и будет тем недостающим смазывающим звеном для топливной аппаратуры, а потом спокойно сгорит в камере сгорания. Взял – сделал. Последние две зимы у меня проблем с соляркой и запуском двигателя не было. Правда, я разбавлял солярку смесью бензина с двухтактным маслом в пропорции не более 1:15 в зависимости от температуры. Особого падения мощности, как писали в том источнике, я не почувствовал. Машина вела себя нормально, и две зимы я отъездил именно таким образом.

Конечно, если бы была возможность купить зимней солярки, то это было лучшее, что можно было сделать, но при морозах около минус двадцати, я все равно добавлял антигель и лил бензин с маслом и параллельно для контроля выставлял на улицу пластиковую бутылку с тем, что в данный момент находилось у меня в баке, чтобы воочию убедиться, в каком состоянии кристаллы.

## Хитрости вождения в плохих погодных условиях

# Вождение в тумане и особенности регулировки фар вашего автомобиля

**Как себя вести в тумане? Стоит ли бояться тумана? Или отложить поездку? А как быть, если уже попал в туман в дороге?**



Ничего страшного в этом погодном условии нет. Просто нужно быть к нему готовым. Туман бывает разным по плотности, видимость в тумане может быть ограничена от километра до нескольких десятков метров. Он может быть разорванным, может быть сплошным. Все зависит от конкретных погодных условий и рельефа местности. Реально начинает вызывать затруднения туман с видимостью от двухсот метров и меньше, вот о таком тумане мы и поговорим. Рассмотрим поездку в тумане днем.

### **Поездка в тумане днем**

Что нужно делать автомобилисту? Принять меры и всячески обозначить свое положение на дороге. Попав в туман, первым делом необходимо снизить скорость и включить ближний свет фар и (или) противо-

туманные фары. Если машина оборудована задним противотуманным фонарем, то его необходимо также включить, чтобы сзади едущие водители могли своевременно заметить вашу машину. Если внешние световые приборы по какой-то причине не работают, то необходимо включить аварийную сигнализацию. Не стоит резко тормозить, достаточно плавно снизить скорость.

Скорость в тумане должна быть такой, чтобы позволить вовремя заметить возникшее препятствие и произвести маневр объезда или полностью остановиться. Если впереди вас нет движущегося в попутном направлении автомобиля, который можно использовать в качестве ориентира (естественно, при условии соблюдения безопасной дистанции и скорости), а на дороге имеется разметка в виде осевой линии, то лучше вести автомобиль по своей полосе ближе к осевой линии, которая должна быть слева от вас. Глаз все время должен видеть какие-то ориентиры, чтобы сохранять направление, и осевая линия прекрасно выполняет эту функцию ориентира при ограниченной видимости. К тому же на обочине могут стоять поломанные автомобили, которые внезапно могут возникнуть из тумана, и для свободы маневра лучше держаться левой части своей полосы.

Обгоны в тумане стоит проводить крайне осторожно, лучше вообще воздержаться от обгонов до улучшения условий видимости.

Нередко в туманах бывают аварии, собирающие по несколько десятков автомобилей, водители которых не успевают вовремя снизить.

Не забывайте в тумане пользоваться дворниками и омывателем ветрового стекла. Ведь туман - это капельки влаги, висящие в воздухе, и они, оседая на лобовом стекле, сильно затрудняют и без того



© Dmitry Frokistov | dmfrokov@livejournal.com

плохую видимость.

Если видимость «нулевая», остановитесь на обочине, приняв насколько возможно вправо, и включите аварийную сигнализацию. Дождитесь улучшения условий видимости и только тогда двигайтесь дальше.

Вариант с остановкой можно использовать не только при тумане, но и при сильном ливне или метели. Погодные катаклизмы - временное явление, и, потеряв в пути несколько минут (ну может и десятков минут), вы продолжите движение по своему маршруту и не попадете в непредвиденную ситуацию.

## **Ночной туман и регулировка фар**

Более сложная ситуация с ночным туманом. Если у вас новенький автомобиль, то заводские регулировки света фар (а именно они так важны при движении ночью, и особенно в условиях тумана) как нельзя лучше отвечают требованиям безопасного вождения. Помните, свет фар должен быть

отрегулирован на специальном стенде у специалистов. Неправильно отрегулированные фары могут очень сильно затруднить вождение автомобиля. Сильно задранные вверх фары создают слепящий эффект для встречных водителей и также в тумане дают картинку двух светящихся столбов, через которые порой невозможно разглядеть дорогу. Это также справедливо к нештатным лампам повышенной мощности, установленным в фары автомобиля.

Любителям ксенона, самостоятельно установленного в фары, не предназначенные для его использования, туман даже небольшой плотности преподносит неприятные сюрпризы. Слишком яркий свет, отражаясь от висящих в воздухе капельках влаги, не дает в полной мере разглядеть дорожное покрытие, что не улучшает общей безопасности на дороге и владельца самого ксенона в частности. Такие фары очень слепят встречных водителей даже на ближнем свете, а о дальнем и говорить не приходится.

Лучше всего для езды в тумане подходят

так называемые всепогодные лампы, которые можно отличить от обычных желтовато переливающимся стеклом. Свет от таких ламп несколько приглушен желтым спектром и прекрасно позволяет разглядеть дорогу даже в сильный туман.

Противотуманные фары (если только это не китайский ширпотреб) также хорошо помогают при езде в условиях тумана, дождя, метели. Нетрудно заметить, что противотуманные фары все изготовители автомобилей помещают ниже основных. Также стекла противотуманных фар, как правило, имеют вертикальное рифление для создания узкого горизонтального луча света. Для чего это делается? Располагаясь как можно ближе к земле, в условиях тумана фары создают пучок света в виде узкой полосы, через который хорошо видно дорогу. Ведь светящимся получается слой всего сантиметров десять-пятнадцать.

Если вы подъедете на своем автомобиле к вертикальной стене и включите противотуманные фары, то вы увидите на стене горизонтальную узкую полосу света, расположенную ниже основного света фар. Если же на стене окажется размытое световое пятно неопределенной формы, то такие фары вам не помогут, а наоборот затруднят вождение.

Ближний свет в европейских автомобилях дает четко обрезанный сверху пучок света, который не слепит водителей встречных автомобилей. Конечно, если сильно задрать фары вверх, то и ближним светом можно ослепить водителей встречных авто не хуже, чем дальним, но дорогу таким светом вы себе не осветите. Весь свет от ваших фар будет уходить вверх, создавая в тумане светящиеся столбы, слепить встречных водителей, которые недобрым словом будут отзываться о вас. Не забывайте о заднем противотуманном фонаре, который стоит ночью включать только при сильном тумане и только за городом. Дело в том, что задний противотуманный фонарь имеет внутри себя отражатель и формирует довольно сильный пучок света способный ослепить водителя двигающегося сзади.

Двигаться в тумане ночью нужно по ориентирам, которым может быть свет от фонарей впереди идущей машины, разметка дороги, край асфальта у обочины, ограничительные столбики и т. п. Все эти ориентиры необходимо использовать в комплексе, не заостряться на чем-то одном. Не забывайте, что впереди едет человек, и он не застрахован от ошибки. И тупо следуя за фонарями впереди идущего авто, и не контролируя свое положение на дороге по дополнительным ориентирам, вы рискуете оказаться в одной яме с впереди идущим автомобилем. Конечно все вышесказанное относится к туману с видимостью более десяти метров.

### **Личный опыт вождения в густом тумане**

Автору этих строк довелось однажды ночью попасть в туман с видимостью не более пяти метров за городом, на проселочной дороге со многими ответвлениями. Противотуманных фар на автомобиле не было, через ближний невозможно было разглядеть ничего. Ситуация оказалась очень неприятной. Приходилось выходить из автомобиля и, что называется на ощупь, искать дорогу. Проехав метров пять – десять останавливаться и опять выходить. Вспомнив, что в багажнике лежала банка со смазкой Литол, я намазал стекла на фарах этой смазкой, появилось хоть какое-то подобие видимости позволившее двигаться на первой передаче. Проблема решилась, когда сзади появился из ниоткуда автомобиль, следовавший в нужном направлении, и его водитель каким то чутьем определял дорогу. Зацепившись взглядом за его габаритные огни, на одних только подфарниках, ничего больше не видя и решив про себя будь что будет, таким образом мы проехали пару километров и выехали на асфальт, дальше туман слегка рассеялся и я добрался до дома без приключений.

Удачи на дорогах!

# *Мой* **АВТОМОБИЛЬ** ЮГ

## **ON-LINE ЖУРНАЛ, В КОТОРОМ ЕСТЬ ЧТО ЧИТАТЬ**

---

**ИНТЕРВЬЮ • ОБЗОРЫ • СТАТЬИ • ОПРОСЫ  
РЕПОРТАЖИ • ВОПРОСЫ И ОТВЕТЫ**

**ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ НА РАССЫЛКУ  
ON-LINE ЖУРНАЛА  
МОЖНО НА САЙТЕ**

**[www.my-auto.biz](http://www.my-auto.biz),**

**ПО ТЕЛЕФОНУ**

**8-961-52-36-146**

**ИЛИ ПО ЭЛЕКТРОННОЙ ПОЧТЕ**

**[info@my-auto.biz](mailto:info@my-auto.biz)**





# Старые автомобили на Кубе

Гавана. Ночь. В центре города у отеля стоит недавно купленный свежеекрашенный четырехдверный седан «Шевроле» 1956 года.

Мои сыновья задумали похвастаться своей родиной перед подругами, сопровождавшими их на Кубе, и Рикардо предложил отвезти их в Сьенфуэгос, расположенный в 210 милях, и Тринидад, раскинувшийся еще на 50 миль дальше.

Впервые Рикардо остановился в полдень. Первое, на что обратили внимание пассажиры, были пять пятигаллонных канистр бензина, лежавших там, где должна была располагаться запаска. У автомобиля не было бензобака. Вместо него был под приборной панелью была приспособлена емкость из-под сифона, куда заливали бензин. На четыре двери присутствовала лишь одна внешняя ручка, которой можно было открывать все двери поочередно.

После нескольких миль Леонардо беспечно спросил о заправке. «Я не знаю, - Рикардо ответил, - как-то не думал об этом». «Шевроле» развивала скорость максимум 35 миль в час. Путешественники останавливались каждые пять миль, чтобы налить бензин в сифон для того, чтобы машина могла ехать. Когда они остановились в конце дня на отдых, самая старая из четырех покрышек внезапно взорвалась, и все семь пассажиров

отправились в ближайший городок искать запаску. Они смогли найти подходящую покрышку от трактора, которую установили вместо автомобильной.

Далее в дороге выпало боковое стекло прямо на колени изумленному Хуану Карлосу. В автомобиле не было стеклоочистителей, задних фонарей и бамперов, ни один из приборов приборной панели не работал. У самого Рикардо отсутствовали водительские права. Педаль сцепления проваливалась. Часто автомобиль дергался и глох при начале движения. Зато на автомобиле стояла полностью функционирующая система сигнализации.

«Шевроле» Рикардо - один из приблизительно 60 тысяч выпущенных до 1960 года





американских автомобилей, курсирующих по Кубе. Приблизительно 150 тысяч ездили там еще во времена революции 1959 года, вскоре после которой детройтские автогиганты и все американские производители были вынуждены прекратить торговлю с Кубой по причине объявленного Штатами эмбарго.

Существует мнение, что кубинцы любят старые американские автомобили. Это очень далеко от истины. Кубинцы любят **НОВЫЕ** американские автомобили, а не старые, но самым новым, которые они в состоянии приобрести как минимум 45 лет.

Бывает, старый автомобиль ломается, двигатель не хочет работать, тормоза отказывают, то есть вы вполне можете столкнуться с любой из трудностей, с которыми столкнулся в своем путешествии Рикардо. И вы чините его сами либо отправляете свое авто на стоянку, ждете днями, месяцами и годами, когда придет нужная запчасть. Но вот вы давите на газ, и ваш двигатель ревет, а двери мягко защелкиваются, и вы забываете все трудности и несетесь с гордой улыбкой, пока опять неизбежно не столкнетесь с одной из многочисленных проблем старого авто.

«Шевроле» Рикардо весьма характерен для Кубы. В фильмах о Кубе вы увидите предостаточно старого автохлама. Кубинская киноиндустрия превратила винтажные авто в объекты ностальгии.

Куба охотно использует ностальгию иностранцев, приезжающих на остров, по ретро-автомобилям. Правительственные учреждения, например, частенько арендует элегантные отремонтированные старые кабриолеты для посетителей. Превращение истории в капитал - освященное веками предприятие во всем мире, и в этом случае Куба просто использует в личных интересах свои собственные ограниченные ресурсы.

*Том Миллер*



# Citroen 2CVs

**Посвящается автомобилям, дающим  
полное понимание французского  
шарма**

Из всего того, во что Эд Перзель мог бы влюбиться в ходе своей поездки во Францию в 2001 году, - еда, вино, архитектура, женщины – он, к великому облегчению его жены Элли, выбрал и был сражен наповал «оловянной улиткой» Citroen 2CVs.

«Оловянная улитка» – это прозвище Deux Chevaux, харизматичного французского автомобиля, выпускавшегося с 1948 по 1990 год. Производителем автомобиль был назван как Citroen 2CV (с французского deux chevaux vareug в переводится как «две дешевые паровые лошадки», что обозначает условную мощность двигателя, рассчитываемую по его объёму, облагавшуюся налогом на автомобили в тогдашней Франции, в то время как реальная мощность двигателя, устанавливаемого на первые партии автомобилей была 9 л. с.).

«Я знал, что 2CV существует, но фактически никогда его не видел, пока не попал первый раз в Париж в 2001 году, - говорит г-н Эд Перзель,

профессор колледжа и любитель экзотичных автомобилей. - Я сказал жене, что хотел бы один из них».

Ситроен 2CV был во Франции тем же, чем Фольксваген Жук в Германии и Форд-Т в Америке - недорогим транспортным средством во время экономических кризисов. Было произведено более семи миллионов 2CV, если учесть все вариации базовой модели.

Автомобиль был задуман в 1934 году чрезвычайно дешёвым и неприхотливым, с оригинальным дизайном и концепцией «четыре колеса под зонтиком». Он должен был стать таким миниатюрным автомобилем, насколько это возможно, а кроме того способным возить четверых взрослых людей со шляпами на голове, чтобы они имели возможность быть в церкви в воскресенье в надлежащем виде или же, к примеру, привезти 50 кг картофеля на рынок в понедельник. И на нем же крестьяне могли бы возить свой товар с фермы на рынок



по неухоженным сельским дорогам. Как говорили, «проехать по вспаханному полю и не побить яйца в корзинах».

К концу производства автомобиль оснащался двухцилиндровым двигателем с воздушным охлаждением мощностью около 30 лошадиных сил с приводом на передние колеса.

Однако для любителей Ситроенов традиционные характеристики автомобиля не являются главным. Главное, что он дарил хорошее настроение больше, чем любой другой автомобиль.

В последующие поездки во Францию г-н Perzel присмотрел, наконец, 2CV. Но не будет ли восстановление слишком сложным?

В конечном итоге поиск человека, который помог бы ему в этом, привел его к Ноэлю Слейду, специалисту из Томс-Ривер, что на берегу Джерси.

Когда автомобили привозятся в Нью-Джерси, их разбирают и обрабатывают на пескоструйке для удаления коррозии. Ржавые оригинальные части заменяются новыми из оцинкованной стали.

«Мы не просто делаем окра-

ску, мы полностью обрабатываем весь автомобиль от начала до конца, - говорит г-н Слейд. - Это похоже на гигантский конструктор Lego, только его части из гаек и болтов, - добавляет он. - Мы работаем с автомобилями на всей территории Соединенных Штатов, Канады, Южной Америки, Европы и Австралии. Но самый любимый штат - Калифорния.

На каждый автомобиль устанавливаются новые кузовные панели и обивка, а также восстанавливается двигатель и подвеска. Г-н Слейд реализует восстановленные авто за \$

20000 - \$ 25000, в зависимости от вида окраски и установки дополнительного оборудования, внутренней отделки более высокого класса и модификации двигателя.

Г-н Перзель решил перекрасить свой 2CV в классический бордовый с черным (см. фото).

«Реальность такова, что я купил 2CV, прежде чем его увидел. Я сделал всего одну короткую поездку в Томс-Ривер, чтобы проверить его работу. Заказал машину в июне 2009 года, - говорит г-н Perzel, - и она была доставлена в феврале следующего года».

Г-н Слейд отмечает, что как только он открылся в 2003 году, у него сразу образовалась целая очередь из клиентов на восстановление автомобилей. Слейд и его сотрудники в состоянии восстановить от 25 до 30 автомобилей в год. 2CV в состоянии на одном галлоне ехать от 45 до 48 миль и могут развивать достаточно высокую скорость.

Часто 2CVs г-на Слейда приобретаются просто в качестве хобби. Но покупатели быстро обнаруживают, что автомобили хороши и для ежедневных поездок.

Г-н Скрибнер, американский владелец мебельного бизнеса





в Панаме, вышедший на пенсию, также решил порадовать себя покупкой автомобиля, которым восхищался в течение многих лет.

«Я купил его в компанию для моего Фольксваген Жук кабриолет 1970 года, - сказал г-н Скрибнер. - Большинство людей и понятия не имеют, что это за автомобиль. Частенько народ даже фотографирует меня, когда я стою на светофоре. Этот автомобиль просто создан для того, чтобы нестись на всех парусах».

Бен Бойл, учитель средней школы в Кингстоне, штат Мичиган, тоже купил красный 2CV 1986 года у частного владельца в Атланте. Г-н Слейд не только заменил раму автомобиля, он

также восстановил его двигатель.

«Пока нет снега, я за рулем этого автомобиля, - говорит г-н Бойл, в коллекцию автомобилей которого входят такие разные транспортные средства, как Шевроле Chevette 1980 года и русский внедорожник Niva. - Я проехал около 90000 км на моей 2CV, после того как купил ее. Это автомобиль с необычными функциями: форточки откидываются вверх, независимая подвеска и оригинальный поворотный-вытяжной переключатель передач на приборной панели. А вообще это собрание обычных железяк, соединенных весьма оригинальным образом».



# MOBY 2012



# MOBY 2012



# MOBY 2012



# MOBY 2012



# MOBY 2012



# MOBY 2012

