

За рулем



РОССИЯ АВТО- МОБИЛЬНАЯ — БЫЛА... ЕСТЬ? БУДЕТ ЛИ?

Генеральный директор "АвтоВАЗа" В. Каданников представил Президенту России Б. Ельцину новые модели отечественных автомобилей



Ежемесячный журнал для автомобилистов

998 - 86

9

Сентябрь 1993

СОДЕРЖАНИЕ

Россия автомобильная — была ... Есть? Будет ли? ... 2
ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ
Скромная "Автоинициатива" ... 4
ТЕХНИКА
Подмосковные "нивы" и не только они ... 6
Кондиционер в автомобиле ... 16
КОЛЕСО ... 8—11
НОВОСТИ ГАИ
На знаке —
Российский флаг ... 12
ПРАВОВАЯ КОНСУЛЬТАЦИЯ
Гараж: приоритет права собственности ... 14
МАМИ — как много в этом слове... 15
СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА ... 18
НАШЕ ЗНАКОМСТВО
"Мазда-323" от "Марии" ... 20
РЫНОК
Автомобильная лихорадка? ... 22
ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ
"Мерседес" с дизелем ... 24
ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ
Вместо монтировки ... 26
ОБОЗРЕНИЕ "ЗА РУЛЕМ"
Что значит современный ... 28
Экзамен на дому ... 33,37
РЕЙД "ЗА РУЛЕМ"
Мойка "а ля рюс" ... 34
ЗЕЛЕНАЯ ВОЛНА
Водительское удостоверение образца 1993 года ... 35
По "принципу комендантши" ... 36
СЛОВО — АДВОКАТУ ... 37
КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ
Эконометр — все же помощник ... 38
Коварный враг мотора ... 39
Регулируем главную передачу ... 40
СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ ... 43—46
СВОИМИ СИЛАМИ ... 43—46
Вы купили "Запорожец" ... 47
ИЩЕМ НЕИСПРАВНОСТЬ ... 48
АВТОЗАРУБЕЖЬЕ
Что мы знаем о Монако? ... 50
СПОРТ
Горы Борнео шуток не любят ... 52
Из коллекции журнала "За рулем" ... 54



БЫЛА... ЕСТЬ? БУДЕТ ЛИ?

НУЖЕН ЛИ РОССИИ МАССОВЫЙ, НАРОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ?

Положение в нашей автомобильной промышленности очень точно отразил Российский автосалон, который проходил в июле минувшего лета в Москве на Красной Пресне. На нем были представлены практически все автозаводы бывшего СССР и ни один из производителей легковых автомобилей не показал ничего нового, на что в обозримом будущем мог бы рассчитывать массовый российский покупатель.

Так нужен ли России народный автомобиль? Мировой, да и наш собственный опыт подсказывает только один ответ: доступный большей части населения автомобиль в России просто необходим. И, если вспомнить недавнюю историю, то первый шаг к нему, хотя и не вполне осознанный, был сделан еще в начале семидесятых годов, когда вступил в строй Волжский автозавод.

Конечно, сегодня со всей определенностью можно сказать, что решение высшего руководства бывшего СССР о его строительстве при технической помощи итальянского концерна ФИАТ не было тогда логическим развитием какой-либо продуманной социальной концепции. Задачи ставились отнюдь не связанные с развитием народной автомобилизации в стране. Нет, речь шла о решении проблем исключительно фискального характера: необходимо было изъять массу нерелизуемых денег, которые уже в то время стали скапливаться у населения из-за недостатка как продовольственных, так и промышленных товаров.

Однако каковы бы ни были причины, но страна получила автомобиль, потребительские качества которого вполне соответствовали мировым стандартам. И, что очень важно, вместо 200—300 тысяч легковых автомобилей в год, которые выпускались до той поры, в СССР стало производиться уже более миллиона малолитражек. Это был, безусловно, большой шаг вперед, но, к сожалению, и последний. С той поры в течение вот уже двадцати лет производство легковых автомобилей в России практически не увеличивается. По их количеству на тысячу жителей страна сегодня занимает одно из

июньским вечером в начале минувшего лета Президенту России Б. Н. Ельцину показывали продукцию Волжского автозавода. Представлены были три автомобиля, по внешнему облику хорошо известные в стране, — две «Оки» (ВАЗ-1111) и ВАЗ-21099. Четвертый — ВАЗ-21010 — последняя разработка Волжского автозавода. Этой машине еще только предстоит встать на конвейер, и с нее должно начаться новое семейство самой популярной российской малолитражки.

Президент России, человек, как известно, не мелкого телосложения, уверенно разместился в «Оке», приселся в ней, опробовал рычаги ручного управления — машина предназначена для инвалидов — и остался доволен. Хорошо, по его мнению, что автомобиль удобен, технически совершенен, предусмотрены самые разные варианты комплектации ручным управлением — для людей с одной рукой или одной ногой и даже без обеих ног. Плохо, что водительское сиденье не поворачивается вокруг центральной оси — инвалиду легче было бы садиться в машину и выходить из нее.

Во всяком случае, совершенно очевидно, что впервые страна может дать этим обездоленным судьбой людям транспортное средство, по уровню комфортабельности отвечающее минимальным современным требованиям и по относительно доступным ценам. Проблема в том, что в производстве счет этих машин вот уже несколько лет идет на тысячи, а потребность в них — сотни и сотни тысяч.

Такую программу «АвтоВАЗ» в одиночку не тянет — средств не хватает...

Когда дошло дело до «десятички», генеральный директор «АвтоВАЗа» В. Кадаников, который представлял свою продукцию, рассказал, что это совершенно новая разработка практически по всем узлам и агрегатам, в том числе и по двигателю. Президент, как и любой неравнодушный к автомобилю человек, заинтересовался мощностью двигателя и весом машины, максимальной скоростью и расходом топлива, соответствием мировым стандартам по безопасности и экологии, стоимостью, то есть доступностью для российского потребителя. Ну и конечно, сроками начала массового производства... И здесь все те же финансовые проблемы.

«Десятка» — по всем параметрам современный и конкурентоспособный в своем классе на мировом рынке автомобиль. Правда, это на сегодня. Завтра ситуация наверняка изменится, так как рынок, в условиях которого мы теперь оказались, живет по своим жестким законам и не позволяет дремать никому, в том числе и производителям автомобилей.

Однако сегодня даже такой промышленный лидер России, как «АвтоВАЗ» практически не способен в одиночку поставить на конвейер новую массовую модель. А помогать ему, как, впрочем, и другим автомобильным заводам страны, судя по всему, никто не собирается.

Об этом, собственно, и шла речь на встрече Президента России и руководства АО «АвтоВАЗ», которая была организована по инициативе редакции журнала «За рулем».



последних мест в ряду индустриальных стран.

В результате если в начале восьмидесятых средний возраст российского автомобиля не превышал семи лет, в середине прошлого десятилетия он увеличился до девяти, то сегодня он составляет не менее двенадцати лет. Таким образом, российские дороги быстро и верно превращаются в автомобильную свалку на колесах. Со всеми вытекающими отсюда опасными для общества последствиями.

ЗАГРНИЦА НАМ ПОМОЖЕТ?

ВРЯД ЛИ!

«Лидеры мирового автомобилестроения устремляют взоры на новые восточные рынки»

«Немецкий концерн делает ставку на Россию»

«Необъятность российского авторынка манит западных поставщиков»

«Иномарки остаются мечтой отечественных автолюбителей»

«Фольксваген» поделил Россию на зоны влияния»

«Японские фирмы продолжают приглядываться»

Это лишь некоторые заголовки на автомобильную тему из центральных российских изданий, которые попались на глаза в последнее время. Активная, если не сказать, агрессивная реклама со всех сторон призывает купить, наверное, все, что только производится на автозаводах мира. Да, канул в прошлое пресловутый дефицит, когда, даже накопив деньги для приобретения по «госцене» желаемого автомобиля, купить его было невозможно.

Теперь все по-иному: бери, что хочешь, выбирай на любой вкус — от новых экзотических и супердорогих «мерседесов», БМВ, «Феррари» и «Роллс-Ройса» до подержанных в разной степени иномарок. По экспертным оценкам, в начале 1993 года на долю автомобилей приходилось 10% всего импорта в Россию. Кажется, еще чуть-чуть и все желающие сядут за руль в иномарки.

Впечатление это обманчивое. «Иностранцы», действительно, все чаще попадают

на глаза в Москве, Санкт-Петербурге, заметны они в портовых городах и на Дальнем Востоке. Однако цифры говорят, что сегодня в России их менее 10% от машин, которые регистрируются за год. Притом покупают их несомненно наиболее состоятельные наши сограждане.

У остальных желающих денег в иномарки, даже подержанные, явно не хватает и еще долго хватать не будет. Совершенно очевидно, что массовым, то есть доступным по цене и эксплуатации среднему человеку в России, автомобиль зарубежного производства в обозримом будущем не будет. Слишком велика разница в уровне жизни у нас и в странах, где их делают. Подтверждает эту мысль и информация из Венгрии.

«ХунгарЛада» в прошлом году имела большой успех — реализовала 10 тысяч экземпляров ВАЗ, что составило 33% от общей продажи новых машин в стране. Причина такого успеха проста: наша самая дорогая «девятка» намного уступает в цене даже «Сузуки», которая собирается в Венгрии. Что уж говорить о машинах, которые ввозятся из-за границы. Венгры делают свой выбор, так как у них есть такая возможность.

МОЖЕМ ЛИ МЫ ИМЕТЬ СЕГОДНЯ МАССОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ?

В России ситуация сегодня сложнее, чем в той же Венгрии. Уровень жизни народа, мягко говоря, невысок, промышленность и вообще народное хозяйство все еще дезорганизованы. Автомобиль же, как известно, одно из наиболее сложных в массовом производстве промышленных изделий. Фактически его делает вся страна. Например, из всей необходимой номенклатуры изделий непосредственно на ВАЗе производится менее 50% наименований. Таким образом, чтобы делать автомобили, соответствующие мировому уровню, надо иметь, как минимум, такого же уровня металлургию, машиностроение, нефтехимию, электротехнику, электронику... В общем, так можно перечислить весь народнохозяйственный комплекс.

У наших автомобильных заводов сегодня нет реальных возможностей для наращива-

ния собственными силами объемов производства, особенно если иметь в виду автомобили, способные конкурировать на мировом рынке. Так может и не стоит туда всем уже очень рваться, а сориентироваться в перспективе прежде всего на удовлетворение собственных потребностей, делая технику попроще, но соответствующую запросам наших потребителей и нашим условиям эксплуатации. Тогда есть вероятность, что такой автомобиль, действительно, станет реальностью и миллионы страждущих сядут за его руль еще при жизни нынешнего поколения.

«Двенадцать лет у себя на заводе я стою в очереди на машину. Все это время мы с женой и сыном копили деньги, отказывая себе во многом. Казалось, еще чуть-чуть и мечта сбудется — не осенью, так зимой должна подойти моя очередь. Но теперь все рухнуло: где мне взять еще столько денег? Получается, за всю трудовую жизнь я не заработал на машину и мне ее уже не иметь. А сыну моему: тоже всю жизнь горбатиться, чтобы так и не уцепить за этот жарптицу? Где же здесь справедливость, кто мне ответит?»

Еще совсем недавно, в конце девяностого года, когда отечественные автомобили подорожали вдвое, мне пришлось читать массу таких писем, приходивших в редакцию. Их авторы зло, с отчаянием прощались с многолетней надеждой стать владельцами собственного автомобиля. Тогда дала трещину и вскоре развалилась железная распределительная система общества тотального дефицита, пользуясь которой сотни тысяч советских людей ежегодно становились обладателями личного автомобиля, а миллионы ждали такой возможности. Разрушить-то разрушили, и это хорошо. Но, что взамен?!

В Москве, на Тверской, у сияющей светом витрины автосалона, которых теперь в столице много, стоят два пацана лет тринадцати-четырнадцати. За стеклом в пустом и оттого просторном зале сверкают лаком «американцы». Ребята со знанием дела обсуждают их достоинства: мощность двигателя и скорость, объем салона и багажника, расход топлива и систему привода колес... Где только понабравшись? Наконец, один другому говорит: «Вырасту — вот так себе куплю, — и показывает на «Lincoln Taun Car». — А ты?» Второй, после некоторого молчания, подумав, спокойно и обстоятельно отвечает: «Нет, мне такую не потянуть — дорого будет. Да и не надо — ведь не только по Москве ездить придется, но и в деревню сгонять. А случись что, так в нее с инструментом сам не полезешь... Так что я бы «Жигули» купил или «Ниву», или УАЗ... Попроще, да и дешевле чтобы».

Вот так и вообще в России: миллионы людей, все они разные и живут в разных условиях с разным достатком. Но почти все они — не только самые зажиточные и богатые — хотят на собственном автомобиле ездить.

Пришло время, и мы поняли, что построить «одноэтажную Америку» для подавляющего большинства своих граждан много труднее, чем монументальное высотное здание в центре Москвы для избранных. Следующим этапом эволюции нашего общественного сознания должно стать понимание того, что массовый автомобиль, доступный большинству российских семей, — это не экзотическая блажь размахивающихся на сытый желудок мешан, а нормальная потребность гражданина, который работает на благо своей страны и потому без ложной стыдливости имеет право думать про обустройство собственной жизни, а значит, и о покупке собственного автомобиля.

В. ПЯНЯРСКИЙ