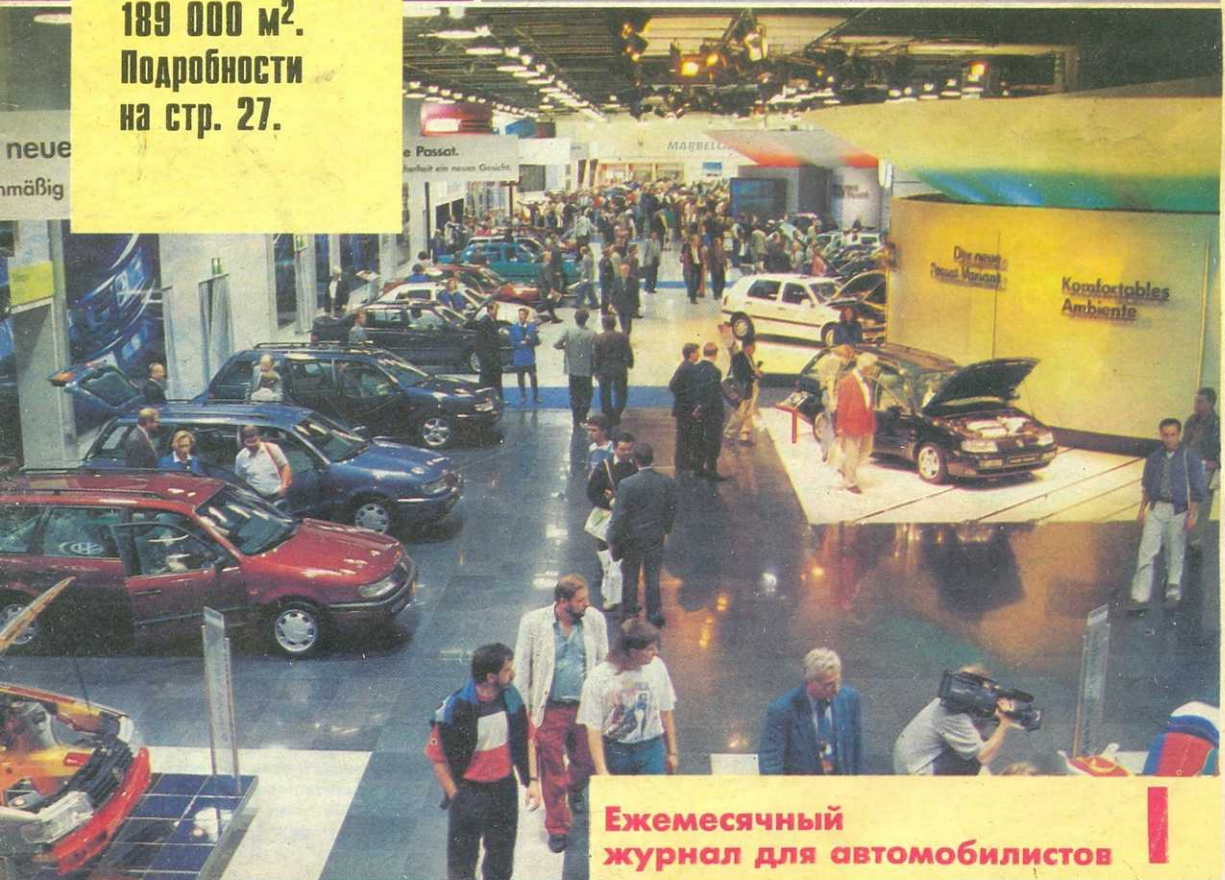


За рулем

ISSN 0321—4249

**Франкфурт:
видение
моделей
будущего.
Автомобильный
бал в центре
Европы
на площади
189 000 м².
Подробности
на стр. 27.**



**Ежемесячный
журнал для автомобилистов**

Январь 1994



За рулем

1 ● Январь ● 1994

Ежемесячный журнал для автомобилистов

Издается с апреля 1928 года

Учредитель:
ООО «Издательство «За рулем»
Генеральный директор В. ПАНЯРСКИЙ
Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместители главного редактора
В. АРКУША
М. ТИЛЕВИЧ
Обозреватель Л. ШУГУРОВ

Техника
С. ДОРОФЕЕВ
М. ТЕПЛОВ

Безопасность
Ф. ИЛЮХИН (зав. отделом)
Н. ЩЕРБАКОВ

Испытания
Д. ПОСТНИКОВ (зав. отделом)
В. КРЮЧКОВ
Эксплуатация

Б. СИНЕЛЬНИКОВ (зав. отделом)
В. СУББОТИН
Собственные корреспонденты:
в Берлине М. ГОРБАЧЕВ,
в Казани А. СОЛОПОВ

Оформление
Н. КЛЕДОВА (зав. отделом)
К. НЕХОТИН (главный художник)
В. КНЯЗЕВ
Л. МАЗНИЧЕНКО

Корректур
М. ИСАЕНКОВА
Письма
А. ДИРИЧЕВА

На 1-й странице обложки —
коллаж художника К. НЕХОТИНА

Сдано в производство 23.10.93 г.
Подписано в печать 25.11.93 г.
Формат 60×90 1/8. Печать офсетная
Усл. печ. л. 7. Тираж 800 000
Заказ 1686

Ордена Трудового Красного Знамени
Чеховский полиграфический комбинат
Министерства печати и информации
Российской Федерации
142300, г. Чехов, Московской области

Адрес редакции: 103045, К-45,
Селиверстов пер., 10
Телефон 207-23-82 Телефакс 207-16-30

По вопросам размещения рекламы
обращаться по тел. 208-44-38

Материалы, опубликованные в журнале,
свойственность ООО «Издательство «За
рулем». Их перепечатка или использование
в других изданиях только с разрешения
ООО «Издательство «За рулем»

За сведения в «Рекламе» редакция
ответственности не несет.

ПЛЮС – МИНУС

Начался новый год. Стараясь предугадать, что он принесет, мы анализируем события и итоги последнего времени. Процесс реформ оказался для большинства россиян трудным, сопряженным с чувствительными материальными потерями. Все это, конечно, ощутили на себе автомобилисты. Видимо, поэтому о наших проблемах принято говорить сегодня в сочувственно-соболезнующих тонах: и машины-то доргои, и бензин не по карману, а сервис — и вовсе... Действительно, все так (или еще хуже) — но есть и признаки того, что автомобилизация в России пошла на подъем. Статистические данные ГАИ об автомобильном парке свидетельствуют: только за 1992 год (свежих данных еще не было) личных легковых автомобилей стало больше на 1 миллион 750 тысяч — почти на 19%. Правда, это вовсе не означает, что такими же темпами росло их производство — не падало, и слава Богу. Зато все заметнее роль импорта: количество иномарок в России еще год назад достигло 285 тысяч, львиная их доля (268 тысяч) — в личном пользовании. Причем в течение года парк иномарок увеличился в 1,6 раза!

Вес «цивилизованного» импорта пока незначителен — основная масса машин ввозится, по сути, стихийно. Люди покупают их нередко вслепую, ориентируясь на скромную сумму в долларах или марках, а отнюдь не на технические показатели. Казалось бы, хрупкие «западно-европейцы», а тем паче «японцы» обречены здесь на скорую гибель, как пальмы, высаженные на широте Вологды. Ан нет: вслед за машинами везут запчасты и подходящие масла, смело подгоняют «по месту» отечественные узлы и детали — вот уже самые расторопные из умельцев, накопив кое-какой опыт, без опасений берутся за ремонт. Миф о непригодности, непригодности зарубежных моделей к нашим условиям рухнул!

Сами фирмы-производители одна за другой приходят к нам торговать, всерьез и надолго. Сегодня в России у состоятельного покупателя выбор от «Альфы-Ромео» до «Ягуара». Свой выбор делает и человек небогатый — пока между отечественными и импортными поддержанными авто. Причем все чаще — в пользу последних, которые привлекают более высоким уровнем комфорта, мощности, отделки и, чего многие не ожидали, надежности. Наконец-то начинаем жить в условиях реальной, а не заочной конкуренции!



Реакция российских автомобилестроителей не заставила себя ждать. Крупнейший — ВАЗ, не оставляя попыток привлечь к сотрудничеству мировые фирмы, решил создать мощную акционерную компанию для постройки нового завода в Тольятти — Автомобильный Всероссийский Альянс.

Конечно, учреждение Альянса еще не начало производства автомобилей, но, во всяком случае, свидетельствует о том, что в реформируемой экономике вызрел потенциал для осуществления столь крупного проекта.

Но за обнадеживающими итогами по-прежнему маячат отрицательные, а то и просто страшные последствия нашей стихийной автомобилизации. Стихийной — потому что автомобилист продвигается сквозь ее джунгли на свой страх и риск, как годы и десятилетия назад. Повсюду неожиданный, никому не нужный — ни сервису, ни дорожникам, ни ГАИ, ни милиции. Вдобавок волна насилия и агрессивности, высоко взметнувшаяся в «постперестроечные» годы, угрожающе растекается по дорогам бывшего СССР. Не станем, однако, запугивать: многим нынче и так не по себе. Суммируем сказанное.

Создавать рабочие места, выпускать нужные людям вещи (автомобили, к примеру) и тем способствовать подъему страны — на это направляют усилия сегодняшние предприниматели. Защищать честных граждан и карать преступников, заботиться о том, чтобы у людей были нормальные, безопасные условия для передвижения — задачи властей на всех уровнях. Чем скорее будут найдены эффективные средства для их решения — тем больше уверенности, что намечившиеся плюсы нашей автомобилизации в итоге не поменяют знак на гигантский «минус».

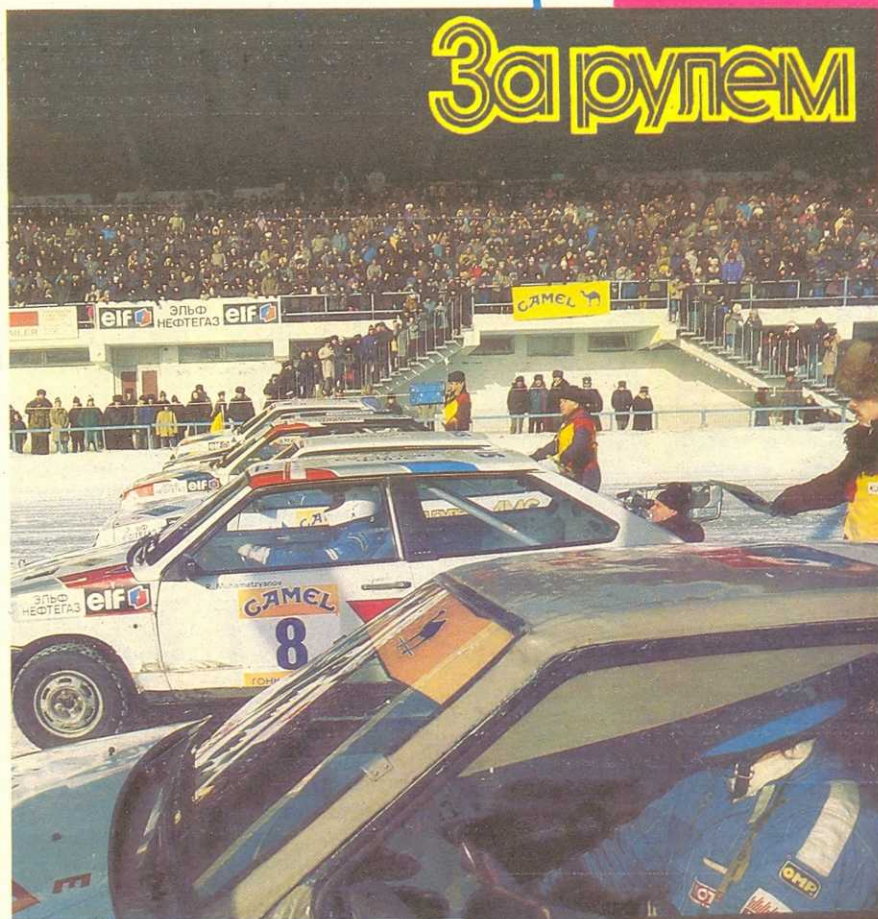
В. АРКУША

МНЕНИЕ

**ГОНКА ЗВЕЗД
ЗА РУЛЕМ—КЭМЕЛ**

1994

За рулем



РАМЕНСКОЕ, 13 ФЕВРАЛЯ

**КОНТАКТНЫЙ ТЕЛЕФОН
207-33-49**