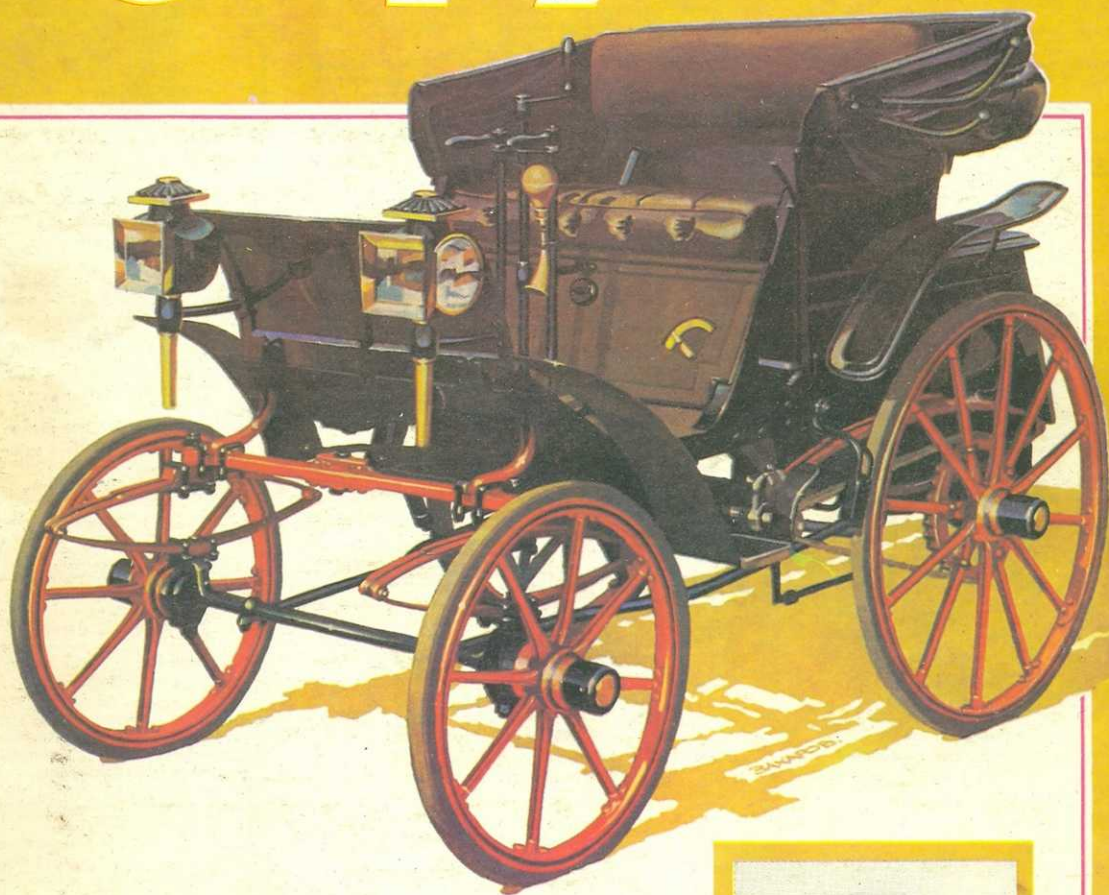


За рулем



В этом месяце исполняется
150 лет со дня рождения
Петра Александровича Фрезе,
одного из создателей
первого в России
автомобиля



Ежемесячный
журнал для автомобилистов

3

Март 1994



За рулем

Журнал
для автомобилистов

Издается с апреля 1928 года

Учредитель:
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
И. Твердунов

Эксплуатация
Б. Синельников, зав. отделом
В. Суботин
А. Чуйкин

Собственные корреспонденты:
в Берлине М. Горбачев
в Казани А. Солопов
в Киеве Л. Сапожников

Оформление
Н. Клейдова, зав. отделом
К. Нехотин, главный художник
В. Князев, фотокор.
Л. Мазниченко, техн. редактор

Корректура
М. Исаенкова

Письма
А. Диричева, зав. отделом
Компьютерное обеспечение
Г. Губина, зав. отделом

Реклама
В. Соловьева, зав. отделом
С. Павлов

ТИРАЖ 700 000 экз.

Сдано в производство 22.12.93 г.
Подписано к печати 3.02.94 г.
Формат 60×90 1/8. Печать офсетная
Усл. печ. л. 8. Заказ № 1989
Чеховский полиграфический комбинат
142300, г. Чехов Московской области

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45,
Селиверстов пер., 10.
Телефоны: 207-23-82 (секретариат),
208-44-38 (отдел рекламы).
Телефакс 207-16-30.

Материалы, опубликованные в журнале, собственность Издательства «За рулем». Их перепечатка или использование в других изданиях только с разрешения Издательства «За рулем».

За сведения в «Рекламе» редакция ответственности не несет.

По вопросам распространения «За рулем»
обращаться по телефону (095) 207-23-82.

"ПОЕХАЛИ", ГОСПОДА?

«Заройте ваши денежки, заройте в землю тут». Как вы помните, герой известной сказки не устоял-таки под рекламным напором бесцеремонных соблазнитель и зарыл свои золотые монетки. Выбор у него был невелик: станешь сопротивляться — применить силу, а «поверишь» в чудо — авось из нескольких монеток вырастет мешок денег. Но то сказка.

В жизни мы наконец-то можем выбирать свободно. К примеру, автомобиль. Какой, почему? Суммировав цены восьми моделей «жигулей» и «спутников», указанные в пресс-релизе АО «АвтоВАЗ» от 26 декабря 1993 года, и вычислив среднюю величину, мы выяснили, что такой «усредненный» автомобиль обойдется нашему потребителю в 9550 долларов. Дороговато, решили два товарища из Зеленограда и, выручив дома за свои новые «Жигули» по 3500 долларов США, отправились в далекую Голландию в поисках более современных транспортных средств. Благо туда туда стоит пока недорого — 150—250 долларов. Вот где выбор, так выбор. Родные новые «Жигули», год не дождавшиеся покупателя, больше 3500 долларов не тянут. От волнения друзья не спали всю ночь, а на утро купили один — «Ауди-100», сделанный в 1987-м с мотором 1800 «кубиков», другой — «Волво-740» (этот постарше, зато помощнее). Заплатили соответственно 3500 и 5000 долларов США. Приехали регистрировать в Зеленоградскую и Московскую таможни, а там одному насчитали пошлину 12, а другому аж 20 миллионов рублей.

Не правда ли, хорош выбор: заплатить несуразную цену за устаревший отечественный автомобиль либо грабительскую — за подержанный импортный. Ради чего — поддержать «родного» производителя? Но будь он хоть золотой — всю-то Россию машинами не накормит! «Отчего же?» — дуэтом возражают «АвтоВАЗ» и АВВА — Автомобильный Всероссийский Альянс. «Поехали!», «Поехали!» торопят с экрана телевизора находчивые предприниматели из АВВА. Правда, перспективного -1116 — у них еще нет, да и завод, где его будут выпускать, пока в проекте. Но «до того» среди обладателей акций АВВА разыгрывают 100 тысяч всем хорошо известных «жигулей». Не правда ли, соблазнительно, купив акцию за каких-то 13700 рублей у самого Альянса (в январе), вскоре выиграть автомобиль. А в придачу получить дивиденды — до 400 % годовых (так, не моргнув, утверждают уличные торговцы).

Но если вы в сомнениях и не рискуете вкладывать свои деньги в строительство нового завода, старый завод, то бишь ВАЗ, предлагает вам свои облигации. Всего их запланировано продать 300 тысяч и погасить в течение трех лет — то есть за это время каждый владелец облигации получит автомобиль. Каждая серия облигаций соответствует одной из базовых моделей, выпускаемых АО «АвтоВАЗ». Судя по пресс-релизу, который упоминался выше, средняя цена облигации (на нее в течение трех лет выпадут «Жигули



Клемент

или «Спутник») — 5944 доллара США. Это почти вдвое дороже, чем ценят «Жигули» в Голландии, но, правда, на треть дешевле, чем продают на Родине.

Почему АО «АвтоВАЗ» предлагает российским гражданам «зарыть в землю» на три года почти шесть тысяч долларов (это 60 средних месячных зарплат), в то время, когда за рубежом по низким ценам отправляет ежегодно 300 тысяч машин? Давайте подумаем, что будет, если эти машины останутся здесь. Продать все, что произведено за год в пределах Отечества, по установленным ныне ценам АО «АвтоВАЗ» просто не сможет — уже не под силу ему сбыть и те примерно 380 тысяч, которые обычно оставались здесь. Поэтому и родилась «программа применения силы»: затолкать гражданам 300 тысяч машин по облигациям, еще 100 тысяч разыграть среди акционеров АВВА. А от иномарок закрыть границу на таможенный замок. Тем, кто ослушался — привез из-за рубежа не нашу машину, — штраф под видом пошлин.

«Я считаю нарушением прав человека, когда меня заставляют покупать товар по цене выше мировой при том, что он не выдерживает никакой критики», — заявил в начале этого года теперь уже бывший министр финансов Б. Федоров. Полностью разделяю эту точку зрения и хочу добавить вот что. Нынешняя программа поддержки российской автомобильной промышленности, написанная самими же автопромышленниками, обречена на провал. В ней не учтено главное — интересы покупателей, которым насильно (даже при поддержке государственных чиновников) товар теперь не всучили. Большое заблуждение надеяться, что и через три года нам можно будет по заблужденным, нереальным ценам сбывать устаревшие «жигули», не выдерживающие никакой критики «москвичи» и «волги». Конкуренции на автомобильном рынке российским автозаводам не избежать. У тех, кто хочет сегодня вложить свои кровные в автомобиль, в отличие от бедняги Буратино, есть выбор. Так что — «поехали» в рынок, господа! Рынок — это когда покупатель может выбирать. Никто не должен суживать эту возможность — ни АВВА, ни правительственный чиновник, ни заводской лоббист, какими бы рассуждениями «о пользе» они ни прикрывались.

МНЕНИЕ

П. МЕНЬШИХ

ВАШЕ ПРЕВОСХОДСТВО



В МИРЕ ТРАНСПОРТА



Продажа и сервис автомобилей DAF за СКВ:

Российская Федерация и Белоруссия _____

г. Москва
тел. 230-75-89, 230-77-78 факс 230-28-91

Украина _____

г. Киев
тел. [044] 268-83-90, 268-02-87 факс [044] 268-02-70

Казахстан и Республики Средней Азии _____

г. Алма-Ата
тел. [3272] 46-65-09, 46-65-22 факс [3272] 46-67-29

РАБОТА ПО-МЕРСЕДЕСОВСКИ



Кто не мечтал увидеть, как создают «мерседес-бенцы», за которыми укрепилась репутация лучших в мире машин! Побывать хотя бы на одном из заводов старейшей автомобильной фирмы...

Только в Германии автомобили «Мерседес-Бенц» выпускают 13 заводов, на которых работает 170 тысяч человек. И когда прошлой осенью руководство фирмы пригласило большую группу журналистов из России посетить ее предприятия, хозяева выбрали четыре самых характерных и интересных. Но прежде, чем вкратце рассказать о каждом, — небольшое вступление.

Пионеры автомобилестроения Г. Даймлер и К. Бенц начали порознь. Один — в Штутгарте, другой — в Мангейме. Организованные ими фирмы в 1926 году слились в единую компанию «Даймлер-Бенц», которая выпускала и выпускает машины «Мерседес-Бенц». Штаб-квартира с конструкторскими бюро, испытательным полигоном, музеем, производством двигателей, коробок передач и мостов для легковых автомобилей, кузницей, литейкой и сборочным комплексом находится в Унтертуркхайме, одном из районов Штутгарта. Это сердце империи «Мерседес-Бенц». Судить о ее масштабах позволяют такие цифры: в Германии и еще десяти странах в 1992 году изготовлено 530 тысяч

Завод в Верте — место рождения 66 тысяч грузовиков «Мерседес-Бенц». Машины 1500 модификаций собирают на пяти конвейерах.

легковых машин, 277 тысяч грузовиков и автобусов.

Нас пригласили посетить предприятия в Мангейме (автобусный завод), Верте (грузовики), Гермерсхайме (центральный склад запчастей) и Раштате (сборка легковых машин). Выбрали их потому, что

все они новейшие, за исключением Мангейма, где цеха еще помнят Карла Бенца: некоторым красно-бурым кирпичным корпусам уже лет восемьдесят.

В Мангейме делают автобусы — большие городские, в том числе сочлененные, и междугородные. В цехах тесно

