

# За рулем

На "Коммерческом мотор-шоу" в Амстердаме международное жюри назвало "Грузовиком 1994 года" автомобиль «Волво» серии FH. Шведская фирма завоевывает почетный приз "Серебряный руль" в четвертый раз. Подробности — в номере.



Ежемесячный  
журнал для автомобилистов

6

Июнь 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. Дородеев

М. Тепло

Безопасность

Ф. Илюхин, зав. отделом

Н. Щербатов

Испытания

Д. Постников, зав. отделом

В. Крючков

И. Твердунов

Эксплуатация

Б. Синельников, зав. отделом

В. Субботин

А. Чуйкин

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. Горбачев

в Казани А. Солопов

в Киеве Л. Соложников

Оформление

Н. Кледова, зав. отделом

К. Нехотин, главный художник

В. Князев, фотокор.

Л. Мазниченко, техн. редактор

Корректур

М. Исаенкова

Письма

А. Диричева, зав. отделом

Компьютерное обеспечение

Г. Губина, зав. отделом

Реклама

В. Соловьев, зав. отделом

С. Павлов

ТИРАЖ 700 000 экз.

Сдано в производство 18.03.94 г.  
Подписано к печати 26.04.94 г.  
Формат 60х90 1/8. Печать офсетная  
Усл. печ. л. 8. Заказ № 2508.  
Чеховский полиграфический комбинат  
142300, г. Чехов Московской области

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

Материалы, опубликованные в журнале, собствен-  
ность 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.

## АВТОМОБИЛЬ НАРОДУ!

Автомобиль. Среди множества пред-  
метов, окружающих нас в повседневной  
жизни, не знаю другого, который был бы  
столь желанен для миллионов самых раз-  
ных людей. Наверное, каждый мальчишка  
с детства мечтает о том моменте,  
когда сможет сесть за руль собственной  
машины. И миллионы взрослых испыты-  
вают горечь разочарования, когда, про-  
работав честно всю жизнь, вдруг осоз-  
нают, что в нашей стране далеко не  
всем суждено реализовать эту мечту.

Сегодня новая Россия только в начале  
пути от общества равной нищеты к  
обществу равных возможностей. Идет  
мощная ломка пусть порочного, но при-  
вычного для миллионов людей социаль-  
ного уклада. Все мы переживаем не-  
легкие времена, но, несмотря на нынеш-  
ние беды, тяга неизбалованных излишес-  
твами россиян к автомобилю настолько  
сильна, что ее не способны обуздать  
даже жесткие экономические законы.

По данным Госкомстата России, парк  
легковых автомобилей в личной собствен-  
ности в самом тяжелом году начала  
реформ — 1992-м — не только не сокра-  
тился по сравнению с предыдущим годом,  
а вырос на 8,4 %. В 1993 году — еще  
на 9,0 %. Таких темпов автомобилизации  
страна еще не знала. В самые фан-  
фарные годы социалистического строи-  
тельства, когда работали на полную мощ-  
ность наши гиганты легкового автомо-  
билестроения в Тольятти, Москве, Ижев-  
ске, прирост парка не превышал 1,5—  
2,5 % за год.

Отчего такой неожиданный успех в  
условиях «разрухи»? Особого секрета  
здесь нет. Во-первых, больше отечествен-  
ных автомобилей стало поступать в про-  
дажу. Это связано с резким сокращением  
финансовых возможностей государствен-  
ного сектора и, конечно, снижением экс-  
порта. Запад, как известно, давно отка-  
зался от машин АЗЛК. Заметно упал  
интерес и к продукции ВАЗа.

Во-вторых, все последние годы в Рос-  
сию идет мощный поток иномарок. Глав-  
ным образом — поддержанные.

Можно по-разному относиться к тако-  
му явлению, но очевидно одно: мно-  
гих россиян вполне устраивает сочетание  
потребительских качеств и цены этих транс-  
портных средств. Конечно, в сравнении с  
тем, что им предлагает Россия.

Другое дело, устраивает ли государ-  
ство и общество ситуация, когда страна  
превращается в свалку — как соб-  
ственного автомобильного хлама, средний  
возраст которого уже превысил всякие  
предели, так и отходов западного авто-  
рынка.

Массовая автомобилизация России —  
процесс, на мой взгляд, совершенно не-  
избежный. Остановить его невозможно —  
однако можно притормозить, запутать,  
привнести еще больше хаоса и нераз-  
берихи. Что, собственно, сегодня и проис-  
ходит. Автомобильная промышленность  
одновременно испытывает и кризис про-  
изводства, и кризис сбыта своей, недавно  
столь дефицитной, продукции. Однако ре-



В. Панярский

шение возникающих при этом проблем  
руководители страны, отрасли и авто-  
заводов в лучших традициях советской  
власти пытаются переложить на «плечи  
трудящихся».

Только так можно объяснить без-  
удержный рост цен на отечественные ма-  
шины, которые уже вышли по этому  
показателю на «мировой уровень». Смеш-  
но говорить, но новинка американского  
рынка — пятиместный седан «Крайслер-  
Неон», буквально настигивающий дости-  
жениями автомобильной техники, обо-  
дится небедному тамошнему покупателю  
в восемь тысяч долларов — деше-  
ле, чем ВАЗ-21099 россиянину.

Из этого же ряда решений и аб-  
сурдные по своим размерам ставки  
таможенных пошлин на автомобили,  
возимые из-за рубежа. В том числе  
и поддержанные.

Процесс автомобилизации в нашей  
стране никогда не был осознанным,  
основанным на естественных социальных  
и экономических законах. Дальше так  
продолжаться не может. Пора задаться  
вопросом: как все-таки можно дать России  
массовый автомобиль?!

В первую очередь, установить разум-  
ные таможенные пошлины, которые будут  
отражать интересы российского потреби-  
теля, а не производителей-монополи-  
стов. Проще говоря, надо дать возмож-  
ность всем желающим покупать ино-  
марки за рубежом или у себя в стране,  
не платя за них непомерные налоги.

Кроме того, на базе автомобильных  
и некоторых оборонных заводов совме-  
стно с западными партнерами создать сбо-  
рочные производства. В первую очередь  
недорогих, практических моделей, ориен-  
тированных на российский рынок, а не  
на экспорт.

Кстати, этим путем пошли наши быв-  
шие партнеры по СЭВ.

Конечно, такой путь приведет к струк-  
турным переменам не только в авто-  
мобильной промышленности, но и в со-  
циальной сфере: начнут высвобождаться  
тысячи людей, которые сейчас заняты  
на малоэффективных автомобильных или  
смежных с ними производствах. Думаю,  
не стоит этого бояться. Перед нами  
сегодня столько проблем, что свободных  
рук еще долго будет не хватать. Во  
всяком случае — трудолюбивых и умелых.  
В. ПАНЯРСКИЙ

МНЕНИЕ





## РОССИЙСКИЙ КАБРИОЛЕТ

**П**ромышленно-финансовая корпорация ЛЛД проявляет повышенную активность в различных сферах: строительстве, геологии, торговле, банковском и страховом деле. Автомобилестроение пока не принадлежит к числу ее приоритетных направлений, а потому отделение «ЛЛД-авто» занимает скромное место в структуре объединения. Тем не менее оно тянется за своими «старшими сестрами», пытаясь быстрее избавиться от комплекса «тихой падчерицы» и шире развернуть коммерческо-производственные программы. Ежемесячный выпуск машин УАЗ-31512 с улучшенными потребительскими качествами (см. ЗР, 1993, № 3) достиг 50 штук. Заметно расширен для них список дополнительного оборудования: в нем несколько десятков наименований, вплоть до электрической канатной лебедки. Чтобы ульяновский «козлик» стал более универсальным, на четырехдверной модели — именно она пользуется спросом — отдельные задние сиденья теперь откидываются, увеличивая погрузочную площадь. Заказчик готов заплатить за дизельный двигатель? Пожалуйста, на выбор 4-цилиндровые дизели «Мерседес-Бенц» и «Перкинс».

Однако в «ЛЛД-авто» понимают, что УАЗ есть УАЗ, в какую одежду его ни одень. Не сегодня-завтра

клиент станет требовательнее к конструкции автомобиля, да еще за 13 тысяч долларов (столько сегодня стоит УАЗ-ЛЛД-31512 в полной комплектации). Тем более, что у ЛЛД покупают автомобили в основном горожане, которые предпочитают ездить по дорогам с асфальтовым покрытием. Вот тогда станет выгоднее вместо устаревшего отечественного джипа закупать, например, шасси у солидного зарубежного производителя и ставить на него свой кузов с современными «наворотами». Пока этот час не наступил, «ЛЛД-авто» заранее прорабатывает варианты партнерства с иностранными компаниями.

Во что это выльется — покажет будущее. Мы сегодня обратим внимание на новинку московской фирмы, созданную на основе еще одного российского легкового автомобиля. Речь идет о кабриолете «ВАЗ-2108-Амадео», построенном на базе серийных агрегатов «Самары». В его разработке, помимо центра стили ЛЛД, активное участие приняла тольяттинская фирма «Мастер-дизайн». Особо подчеркнем, что это первый за многие годы кабриолет, спроектированный российскими конструкторами для производства в России (несколько вариантов открытых кузовов на базе ВАЗ-2108 пока изготавливают только в Западной Европе). Первый образец машины

предстал в августе прошлого года перед посетителями московского «Мотор-шоу». В нынешнем марте завершена работа над пакетом конструкторской документации. Она несколько затянулась, и этим объясняется задержка с началом производства автомобиля. Дело в том, что дизайнеры отказались от идеи внесения постепенных изменений в конструкцию, как это было с УАЗом.

Кабриолет «от ЛЛД» — своего рода ответ на появление в России легковых машин зарубежных марок с открытыми кузовами. И рассчитан он на тех, кто, мечтая видеть над собой при езде голубое небо, все-таки не сможет купить дорогой импортный автомобиль. Вот почему многие устройства, намечавшиеся для стандартного оснащения «Амадео», были перенесены в разряд заказного (стеклоподъемники, антенна, зеркала заднего вида — все с электроприводом).

Передняя часть автомобиля — с узкими блоками фар, без декоративной облицовки радиатора придает ему модную внешность. Бамперы, выполненные из композиционных материалов, опоясывают кузов спереди и сзади до колесных ниш. Воздух для охлаждения двигателя (это 4-цилиндровый мотор

Окончание на стр. 17