

За рулем

ISSN 0321—4249



Королева
Елизавета II
и ее "роллс-ройсы".
Статью читайте
на стр.18

Ежемесячный журнал
для автомобилистов

9

Сентябрь 1994



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

Главный художник

К. Нехотин

Техника

С. Дорофеев

М. Теплов

Безопасность

Ф. Илохин, зав. отделом

Н. Шербаков

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. Сатожников

Оформление

Н. Кледова, зав. отделом

О. Воеводов, художник

В. Князев, фотокор.

Л. Мазиченко, техн. редактор

Корректурa

М. Исаенкова

Письма

А. Диричева, зав. отделом

Компьютерное обеспечение

Г. Губина, зав. отделом

Компьютерная верстка

Н. Яковлева

С. Романов

Реклама

В. Соловьев, зав. отделом

С. Павлов

ТИРАЖ 500 000 экз.

Подписано к печати 10.08.94 г.
Формат 60x90 1/8. Печать офсетная
Усл. печ. л. 8,5
Отпечатано в Финляндии
Алтрафикс АО/Тенриг

Адрес редакции: 103045, Москва, К-45,
Селиверстов пер., 10.
Телефоны: 207-23-82, 207-19-42,
208-44-38 (отдел рекламы)
Телефакс 207-16-30

Материалы, опубликованные в журнале, собственность
Издательства "За рулем". Их перепечатка или использова-
ние в других изданиях только с разрешения Издательства
"За рулем".
За сведения в "Рекламе" редакция ответственности
не несет.

По вопросам распространения "За рулем"
обращаться по телефонам: (095) 207-23-82, 207-19-42

КТО БУДЕТ ЗАВТРА?

Бросать камни в отечественных производителей автомобилей стало нынче хорошим тоном. И, наверное, не зря. Производство автомобилей снижается, сроки внедрения новых моделей постоянно отодвигаются. Та продукция, что выпускается сегодня, не радует потребителя ни новизной технических решений, ни качеством.

Пессимистически настроенные специалисты предсказывают для автомобильной промышленности, уже находящейся в глубоком кризисе, еще более тяжелые времена. Конкурентоспособность производимых автомобилей сомнительна, а цены на них приближаются к мировому уровню. Время монополий кончилось. У покупателя появилась возможность выбора — импорт автомобилей растет. И этому не смогло помешать даже повышение таможенных пошлин, хотя оно и привело к скачку цен на автомобили зарубежного производства. Но машину сегодня мало кто покупает на многолетние трудовые сбережения. Основная часть покупателей — люди состоятельные. За надежность и качество можно и переплатить.

Возьму на себя смелость предположить, что через некоторое время автопром столкнется еще с одной проблемой. С проблемой нехватки квалифицированных кадров.

Мысль эта родилась не на пустом месте. Я — студент шестого курса МГТУ им. Баумана. Когда появится эта статья, диплом инженера-механика уже согреет душу. Говорю об этом с уверенностью. Механизм учебного процесса, запущенный шесть лет назад, вряд ли можно остановить. Он действует уже почти без вмешательства студента.

Документы о высшем образовании ежегодно получает целая армия будущих специалистов. Придут ли они завтра на производство и в научные институты? Вряд ли.

Я — двигателю. Меня и почти полсотни моих однокурсников, "доживших" до диплома, учили делать двигатели. Учили, надо сказать, неплохо. Несмотря на несколько "военный" профиль нашей альма матер, выпускники успешно трудились на ниве двигателестроения мирного. Трудились. Раньше. Сейчас работать по специальности идут единицы.

Ну, а остальные выпускники? Кто куда. Те, кто "поразворотливей", занимаются коммерцией. Часто открывают собственное дело. Люди умные продают свои "извилины" частникам. Те за мозги неплохо платят. Не надо считать сегодняшнего предпринимателя человеком недалеким. Этот народ давно научился понимать, во что нужно вкладывать деньги. Мужики рудельные и работу находят для рук. Ремонтируют квартиры, автомобили, телевизоры, строят дачи и гаражи. И неплохо с этим справляются.



Не повернется у меня язык сказать дурное слово про однокашников, "предавших" профессию. Что может предложить им сегодня любой из автозаводов или отраслевых НИИ? Символическую зарплату, выплата которой задерживается месяцами. Постоянные простои производства. Призрачные перспективы на получение жилья. А ведь среди молодых специалистов и те, кому уже к тридцати. Кое-кто обзавелся семьей, детьми.

Не надо считать несостоявшихся инженеров хулугами в погоне за длинным рублем. Материальная сторона важна, но не всегда эта причина на первом месте. Мой товарищ проработал на автомобильном заводе почти шесть лет. Считался грамотным специалистом, пользовался уважением у начальства, получал неплохую зарплату. И ушел. Променял спокойный восьмичасовой рабочий день на суету от зари до зари без праздников и выходных. Материально же выиграл не так и много.

Причина — беспросветная рутинность работы, невостребованная квалификация. Среди выпускников вузов немало людей талантливых и честолюбивых. Опыта только маловато. Это тот материал, из которого можно "вылепить" специалиста. Только "ваяют" пока чаще "бабу с веслом", загружая монотонной низкоквалифицированной работой без всякого просвета и перспективы.

Молодая симпатичная преподавательница экономки на вопрос студентов о грядущей безработице ответила следующее: "Сегодня нужнее торговцы, а понадобятся технократы — выучат новых". Увы. Технические премудрости не азбука — за полгода не освоишь. И не растут специалисты, как грибы — за одну ночь. А умудренные опытом постепенно уходят, оставляя за собой пустоту — сменят-то нет, а значит, и преемственности инженерной школы тоже нет.

Так что бросайте камни в специалистов автопрома. Бросайте, пока есть в кого!

И. ТВЕРДУНОВ

редактор отдела испытаний

МНЕНИЕ

 **ДОГОВАЗ**
ПРЕДСТАВЛЯЕТ

АВТОМОБИЛИ КОРПОРАЦИИ ДЭУ

ЕВРОПЕЙСКОЕ КАЧЕСТВО ПО ЦЕНЕ "ЖИГУЛЕЙ"

ESPERO



ЭСПЕРО дает его обладателю новые удобства и возможности, которые вместе с комфортом и радующим глаз дизайном превращают вождение в настоящее удовольствие. **ЭСПЕРО** оснащен четырехцилиндровым двигателем объемом 1500 см³ или 2000 см³, ручной пятискоростной или автоматической четырехскоростной коробкой передач, антиблокировочной системой тормозов, электронным зажиганием и усилителем руля.

ДЭУ КОРПОРЕЙШН — одна из самых крупных компаний Южной Кореи, завоевавшая репутацию отличного производителя легковых и грузовых автомобилей и получившая признание во всем мире.

DAEWOO MOTOR

Салон "Принц-моторс", ул. Покровка, 47/24,
тел. 917-91-29



Один из первоначальных вариантов.

“Волга” ГАЗ-3105 должна стать родоначальницей нового поколения нижегородских автомобилей. Ее основные агрегаты разработаны, как говорится, с чистого листа. Это и V-образный восьмицилиндровый двигатель, и трансмиссия, и механизмы управления, и кузов.

При разработке конструкции была проведена основательная исследовательская работа, испытаны три серии опытных образцов. Например, чтобы принять решение о типе привода колес, мы изучили особенности передне- и заднеприводной компоновочных схем, провели испытания зарубежных аналогов. Ни один из перечисленных типов привода не проявил себя оптимальным в неблагоприятных дорожных условиях, характерных для России, поэтому остановились на постоянном приводе всех колес. Полное использование сцелной массы на ведущих колесах избавило скоростной автомобиль от многих проблем устойчивости, управляемости, проходимости по неровным, обледенелым дорогам, причем независимо от нагрузки. Не случайно водители-испытатели, уже привыкшие к ГАЗ-3105, с некоторой опаской пересекаются в обычные “волги”, которые не позволяют “шустрить”, скажем, на скользкой трассе.

Где бы ни появлялся новый автомобиль, повышенный интерес вызывает его V-образная “восьмерка”. Этот бензиновый мотор — детище ГАЗа. Его сконструировали и изготовляют на нашем заводе. Головки цилиндров и поршни — из алюминиевого сплава, блок цилиндров — безгильзовый чугунный. Коленчатый вал вращается в пяти коренных подшипниках и снабжен гасителем крутильных колебаний. Двухрядная цепь с гидравлическим



В нынешнем году Акционерное общество “Горьковский автомобильный завод” (АО “ГАЗ”) начинает серийный выпуск автомобиля “Волга” ГАЗ-3105. За время работы над моделью информация о новой “Волге” периодически появлялась в прессе. Писали не столько о технической стороне, сколько об экономической: целесообразности создания такого автомобиля, финансировании проекта, перспективах сбыта. Сегодня завод сделал окончательный выбор в пользу ГАЗ-3105 — ему решать, на какие средства выпустить и как успешнее реализовать свою дорогую продукцию. Мы же познакомимся наконец с автомобилем — тем более, что интерес к нему по-прежнему не угасает, где бы он ни появился — в Брюсселе, Лейпциге или Москве. Представляют новую “Волгу” главный конструктор АО “ГАЗ” Ю. КУДРЯВЦЕВ и заместитель главного конструктора В. НОСАКОВ.

ПРЕЗЕНТАЦИЯ