

За рулем

Парижский автосалон
на стр. 36—41



Ежемесячный
журнал для автомобилистов

12

Декабрь 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. Шузуров

Главный художник

К. Нехотин

Техника

М. Телзов

А. Фолин

Испытания

Д. Постников, зав. отделом

В. Крючков

И. Твердунов

Эксплуатация

Б. Синельников, зав. отделом

Э. Коноп

В. Суботин

А. Чуякин

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. Горбачев

в Казани А. Солопов

в Киеве Л. Сапожников

Оформление

Н. Кледова, зав. отделом

О. Воеводо, художник

В. Князев, фотокор.

Л. Мазниченко, техн. редактор

Корректура

М. Исаенкова

Письма

А. Диричева, зав. отделом

Компьютерное обеспечение

Г. Губина, зав. отделом

В. Смирнов

Компьютерная верстка

С. Романов

Н. Яковлева

Реклама

В. Соловьев, зав. отделом

С. Павлов

ТИРАЖ 500 000 экз.

Подписано к печати 10.11.94 г.
Формат 60x90 1/8. Печать офсетная
Усл. печ. л. 9,5
Отпечатано в Филиалии
Алтрафикс АО/Теплент

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 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 телефонам: (095) 207-23-82, 207-19-42

ПИСЬМА О ГАИ



Прочитал в вашем журнале "Откровения рядового зашника". Не могу я почувствовать "несчастному" трудяге, которому житье надо бы хуже, но некуда.

Решил я однажды подработать, купил строительный лес и на своей машине отправился на юг. Дорога — один убыток. Инспектора прогонные стригут, ребята на "мерседесах" просят за проход, а еще ночлег и прочее. Доходило до смешного. Еду — стоишь папуляная машина, ну разве инспектор пропустит частника! Вот наш диалог дословно: "Откуда дровишки? — Из лесу вестимо. — А чё он у тебя ошкуренный, лес-то? Непорядок". Был бы нешкуренный, наверное, заставил бы обождать. Недалго торговались, сошлись на тридцати тысячах.

Поехал дальше, через 10-15 км пост ГАИ. Тут чин повыели, но из той же дорожной инспекции. И говорит мне этот "чин": "Пойдем к машине, посмотрим, чего у тебя не хватает, ну аптечки, огнетушителя..." Ответаю: "Извините, товарищ инспектор, но на одном прогоне дважды не беру, уже "облагодетельствован" тут недалеко старшина!". Он даже не посмотрел документы, только процедил сквозь зубы: "Ну поезжай, умник!"

Пока доехал до Ставрополя, обзывали и коробейником, и воругой, и штрафовали, неизвестно за что. Увидел столько мерзости, что хочется спросить — уж не знаю, кого: как жить сейчас на дороге? Может, платить парням не в форме — они лучше сумеют сохранить твоё личное спокойствие и имущество?

Хочу посоветовать "несчастному" инспектору сесть за руль не в форме, а в шкуре шофера и не пытаться вышибить слезу из читателя!

**Свердловская область, В. ГОНЧАРОВ
Первоуральск**

Пришлось мне как-то ехать из Сочи в Усть-Лабинск. При подъезде к Усть-Лабинску наткнулся на огражденный коридор длиной метров 20-30. К торцевой части ограждения были приставлены дорожные знаки и среди них знак "Движение без остановки запрещено" (хотя в правилах движения очень четко определено, где и как этот знак устанавливается). Я уже почти проехал коридор,

когда наперез выскочил человек с повязкой на рукаве и с железом в руках; он предложил пройти к служебной машине. Там мне заявили, что удостоверение мое изымается и будет направлено по месту жительства. Я не утерпел и поинтересовался, чья это идея заставлять кланяться всех водителей их посту, в то время как в других местах инспектора останавливают машины выборочно. Выслушав вопрос, господин Плако — он вел со мной разговор — метательно произнес: "Сейчас что (была суббота), вот в будни КамАЗы с зерном и щепнем часами стоят — и ничего!" А идея эта, как выяснилось, принадлежит министру внутренних дел республики Адыгея. Прошел ровно месяц. Моих "прав" все нет: кто-то их передает, кто-то регистрирует — сколько людей при деле! И если нам заявляют, что для наведения порядка на дорогах нужны людские и финансовые ресурсы, то давайте в этом усомниться! Нужен просто здравый смысл в работе ГАИ.

Сочи

В. СЛОБОДЯНЮК

Я работаю преподавателем в ПТУ, где готовят водителей категорий "В", "С", "Е". На днях директор училища вернулся из командировки в Москву и привез купленные там билеты для подготовки к экзаменам по ПДД, выпущенные фирмой "Рецепт-Холдинг АО", утвержденные, как указано на титульном листе, ГУ ГАИ МВД РФ 23.05.94 г. Прежде чем заниматься по ним с учащимися, решил досконально все проверить — нашел массу ошибок и неточностей. Вы вправе переадресовать мое обращение этой фирме, я за свои слова отвечаю. Ведь мы готовим людей (и не одну сотню!), которые завтра самостоятельно выедут на наши дороги. И учиться они должны по настоящему, а не липовым пособиям.

**Свердловская область,
Ивдель**

А. СЕРБИН

В апреле 1992 года я приобрел в Самаре за наличный расчет автомобиль ВАЗ-21063. По ряду объективных обстоятельств поставил его на учет по месту жительства в РЭО ГАИ УВД Кемеровской области только в мае 1993 года. Однако машину взяли на учет лишь на три месяца и выдали временный талон вместо техпаспорта. При этом сошлись на приказе ГУ ГАИ МВД № 5/10-1148, где говорится о необходимости проверять законность продажи и покупки автомобиля в случаях поздней регистрации. По словам сотрудников Кемеровской ГАИ, такую проверку обязаны провести по месту приобретения автомобиля, в моем случае — это ГАИ г. Самары. Ответа отсюда вот уже год не поступает. В результате я не могу получить постоянный техпаспорт и вынужден каждые три месяца ездить в ГАИ и продлевать временный техталон. И главное — конца этому не видно.

Кемерово

С. АВЕРКИН

ПРЕДСТАВЛЯЕТ АВТОМОБИЛИ, ДОСТОЙНЫЕ ВАС!



Великолепный салон компании **“Кристал Моторс”**, официального дилера корпорации

“Крайслер”, уже полтора года успешно работает в России, полагаясь на опыт

своего учредителя АО “ЛогоВАЗ” и на свой профессионализм. Находится он в самом центре Москвы, на Петровке, 2, где в огромных

витринах соблазнительно сверкают роскошные “Ле Барон”,

“Саратога”, “Вояджер” и прославленные американские

джипы “Рэнглер” и “Чероки”.

Корпорация **“Крайслер”** предлагает через своего партнера автомобили,

качество, безопасность и надежность которых гарантируются ее колоссальным опытом и используемыми новейшими технологиями. Но

“Кристал Моторс” не просто крупная и стабильная фирма, торгующая автомобилями

“Крайслер”, - это и полный спектр технического сервиса, и возможность получения любой информации по эксплуатации и запасным частям прямо в салоне.

Цены в **“Кристал Моторс”** - одни из самых низких в Москве.

Телефон салона: (095) 292 45 04



"ГАЗЕЛЬ" ГОТОВИТСЯ К ПРЫЖКУ



На главном конвейере Горьковского автомобильного завода с июля нынешнего года собирают машины малой грузоподъемности ГАЗ-3302 "Газель" – полупортки, как их еще называют. Эти автомобили, несомненно, найдут в России широкую область применения. С новым семейством "газелей" знакомит ведущий конструктор малотоннажных грузовиков ГАЗа В. ЧЕТВЕРИКОВ.

Работу над новым автомобилем завод начал по собственной инициативе в 1988 году. Сегодня, с выходом в свет базовой модели, мы продолжаем разработку и испытания целого семейства машин, которые, по нашим расчетам, будут пользоваться спросом у многих потребителей.

Выбор компоновки и принципиальных конструкторских решений нового автомобиля неслучаен. Необходимо было строго следовать международным и отечественным стандартам и нормам, обеспечить, по возможности, комфортабельные условия водителю и пассажирам, их защищенность при фронтальном столкновении, удобство посадки и

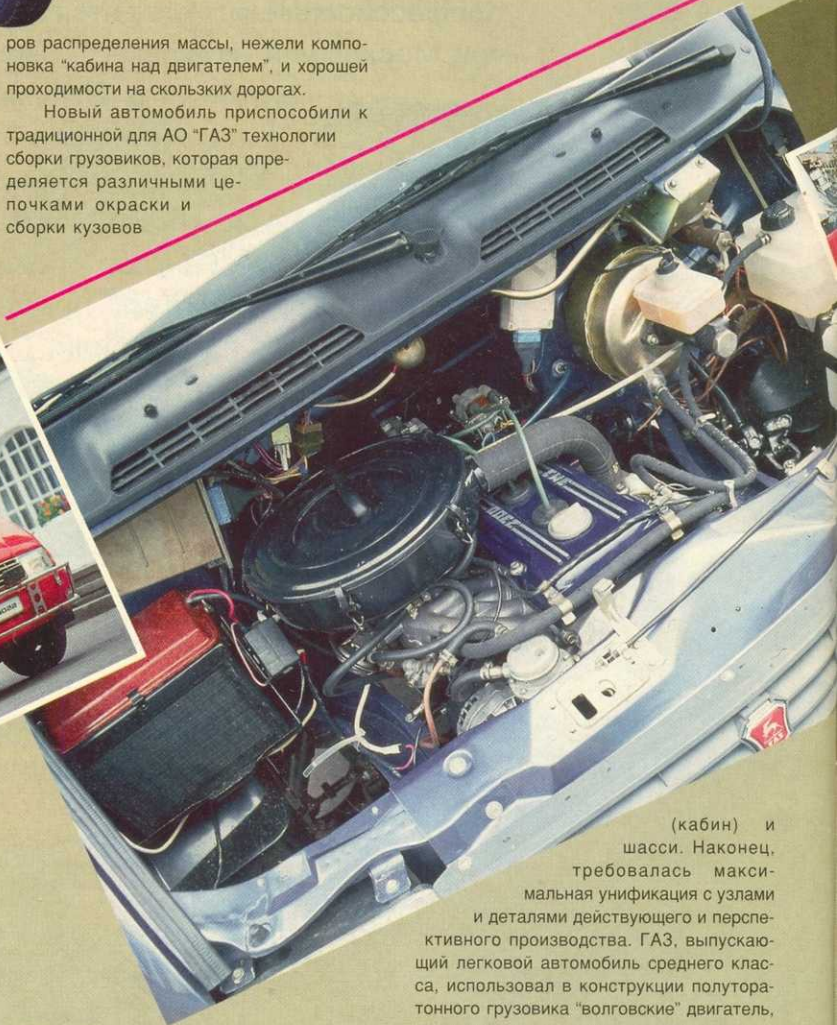
ров распределения массы, нежели компоновка "кабина над двигателем", и хорошей проходимости на скользких дорогах.

Новый автомобиль приспособили к традиционной для АО "ГАЗ" технологии сборки грузовиков, которая определяется различными цепочками окраски и сборки кузовов



выхода и придать машине современный внешний вид. Все это продиктовало так называемую полукапотную компоновку, когда кабина находится за двигателем и вместе с тем максимально надвинута на переднюю ось. Лучшую приспособленность к дорожно-климатическим условиям России обеспечивают рамная конструкция, рессорные подвески и двускатные колеса заднего моста. Кроме того, полукапотная компоновка позволяет достичь лучших парамет-

ров распределения массы, нежели компоновка "кабина над двигателем", и хорошей проходимости на скользких дорогах.



(кабин) и шасси. Наконец, требовалась максимальная унификация с узлами и деталями действующего и перспективного производства. ГАЗ, выпускающий легковой автомобиль среднего класса, использовал в конструкции полупортонного грузовика "волговские" двигатель, трансмиссию, тормоза, чем существенно