

Журнал для автомобилистов

За рулем

МАРТ

Читайте в номере:

“Московская кольцевая”
между прошлым и будущим

“ФИАТ-Пунто” —
автомобиль года



ISSN 0321—4249

 **ЛОГОВАЗ**

**официальный агент фирмы
MERCEDES-BENZ AG**



**К вашим услугам все, чем располагают
клиенты фирмы Mercedes-Benz AG во всем мире**

Легковые, грузовые, специальные автомобили и автобусы по ценам завода-изготовителя. Любая модель и вариант комплектации. Гарантийное, послегарантийное обслуживание и ремонт автомобилей производятся в специализированном центре технического обслуживания фирмы **MERCEDES-BENZ**.

АО "ЛогоВАЗ" официально представляет и предлагает своим клиентам продукцию известной немецкой фирмы "KOGEL" (прицепы, полуприцепы и специальные кузова для грузовых автомобилей) по ценам завода-изготовителя.

Москва, Беляево, ул. Академика Волгина, д. 6а. Тел.: (095) 330-32-31, 330-51-25.
Факс: (095) 336-19-84.

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
Д. Шууров

Главный художник

К. Нехотин

Техника

А. Фомин

Автомобильная жизнь

Д. Жернов

Испытания

Д. Постников, зав. отделом

В. Крючков

И. Твердунов

Эксплуатация

Б. Синельников, зав. отделом

Э. Коноп

В. Субботин

А. Чуйкин

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. Горбачев

в Казани А. Солонов

в Киеве Л. Сапжников

Оформление

Н. Кледова, зав. отделом

О. Воеводов, художник

В. Князев, фотокор.

С. Иванов, фотокор.

Л. Мазищенко, 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 10.02.95 г.
Формат 60x90 1/8. Печать офсетная
Усл. печ. л. 9,5

Отпечатано в Финляндии
Алграфикс АО/Тепринт

Адрес редакции: 105045, 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,
обязательно принадлежат Издательству "За рулем". Их
повторное или иное использование в других изда-
ниях возможно с разрешения Издательства
"За рулем".
За сведениями в "Рекламе" редакция отвечает
только по листу.

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

Ежемесячный журнал для автомобилистов

За рулем

3

март 1995

СОДЕРЖАНИЕ



ПЕРВЫЕ ЛИЦА

"Социалистический мужик" _____ 4

ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

ВАЗ не для нас _____ 6

НАШЕ ЗНАКОМСТВО

Вездеходы с "Дикого Запада" _____ 7

К 50-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ

Кому память, кому слава, кому темная вода... _____ 11

КОЛЕСО _____ 12, 14

АВТОЗАРУБЕЖЬЕ

Дорогами Пекина _____ 16



ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ВАЗ-21213 _____ 18

ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ

"Козлик" под крышей _____ 20

Не выбрасывайте дворники! _____ 21

ОБОЗРЕНИЕ ЗР

Самые легкие грузовики _____ 22

ТЕХНИКА

Буксует, но движется... _____ 25

Близнецы-братья _____ 32



МУЗЫКАЛЬНЫЙ САЛОН _____ 26

В МИРЕ МОТОРОВ _____ 29, 30

АВТОМОБИЛЬНАЯ ЖИЗНЬ

Между прошлым и будущим _____ 31

Дорожная проповедь _____ 42

Наступил ли перелом? _____ 43

Экзамен на дому _____ 44, 57

СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА _____ 34

ПУТЕШЕСТВИЕ

Турецкий марш _____ 35

АВТОМОБИЛЬ ГОДА

Пунктуальность ради "Пунто" _____ 38

ПИСЬМА _____ 45

КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Качнем? _____ 46

Прошу объяснить _____ 48

Багажник для "Оки" _____ 49

Шипуем сами _____ 50

Электричество согреет _____ 50



СВОИМИ СИЛАМИ _____ 51

СОВЕТЫ БЫВАЛЫХ _____ 52

О чем молчат приборы _____ 53

Вариантов было много... _____ 54

Что сколько служат _____ 55

РЫНОК

С тетей в Финляндию _____ 58



СПОРТ

Ралли "Париж-Гранада-Дакар" _____ 60

весит восемь килограммов _____ 62

"Просто захотелось" _____ 63

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ЗР _____ 63

Сегодня пресса соревнуется в составлении списков элит, определяет степень их влияния на те или иные процессы, подсчитывает размеры личных состояний. Но если из сферы светских тусовок и сплетен углубиться в такую приземленную область, как промышленность, то может возникнуть ощущение, что ее не коснулись ветры перемен. Не видно тут что-то "новых русских", заработавших к тридцати годам деньги на островах в Атлантике. Нет и директоров, вернувшихся к рычагам правления после срока за "хозяйственные преступления". Объясняется это довольно просто. Организовать производство посложнее, чем биржевую аферу или пошив контрабандных джинсов в подпольных цехах. К тому же на каждом автогиганте работает не один десяток тысяч человек. Вот почему в верхних эшелонах автомобилестроения перестановки незначительны: на смену "красным директорам" приходят из их же окружения те же... "красные директора", но сумевшие воспринять рыночные веяния. Не этот ли консерватизм помог автомобильной промышленности остаться островком относительной стабильности?

"СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ

МУЖИК"

Волжское происхождение Николая Андреевича Пугина выдает характерное "оканье", не стертое годами московской жизни. На ГАЗ он пришел в 1958 году. В своем выпуске Павловского индустриального техникума был по успеваемости вторым, что подчеркивает честолобие сельского парня. Так началась его карьера, в которой шел он, не сворачивая, не миная ни одной ступени: станочник, наладчик, мастер, зам. начальника цеха по технической части... Параллельно — учеба на заочном отделении Горьковского политехнического. Венцом двадцатипятилетней карьеры стала должность генерального директора производственного объединения "АвтоГАЗ". В 43 года Пугин возглавил 110-тысячный коллектив завода, выпускавшего тогда наибольшее количество грузовиков в мире. Нормальная карьера менеджера, будь то социалистическая экономика или рыночная. Но только сделать ее дано не каждому (и здесь, и "там") — нужны особые качества.

Пугин — типичный трудоголик, низведший прочие потребности до аскетизма. Из литературы предпочитает техническую и экономическую. Не курит. А "десятку" на лыжах и сегодня бежит так, что куда более молодые члены свиты не достают. Это к слову о честолобии и бойцовских качествах.

И когда "газовский" генеральный, лауреат Государственной премии СССР 1985 года, получил в октябре 1986-го портфель Министра автомобильной промышленности СССР, это никого особо не удивило. В том Совмине министром он оказался самым молодым. Через два года хозяйство разрослось — к автомобильной отрасли добавились тракторное, сельскохозяйственное и животноводческое машиностроение. Пугин успешно потащил и этот воз.

После ухода Рыжкова предложили пост премьер-министра. Да времена пришли иные — стало

возможным и отказаться от участия в большой политике. Пугин предпочел остаться хозяйственником. Но грянул пучок, отставка павловского кабинета в полном составе. Вот так, внезапно, в пятьдесят лет Николай Андреевич оказался не у дел.

Идея организовать на месте бывшего министерства холдинг к тому моменту уже созрела. Сегодня редко вспоминают, что именно министр Пугин предложил перевести отрасль на хозрасчет — отказаться от бюджетного финансирования, а взамен оставлять предприятия часть налогов. По нынешним временам — ход очевидный, а тогда это была революция. Холдинг стал логическим развитием идеи. Почти каждый автозавод СССР был монополистом в своем классе автомобилей, а вместе они складывались в огромную корпорацию. Пугин объехал все бывшие братские республики. Немалый, видать, авторитет сложился у экс-министра, а теперь — президента холдинга, если он сумел создать такое межгосударственное объединение на фоне разбегающихся новых государств. Электронной промышленности, к примеру, теперь в стране, по существу, нет. А автотракторная все-таки не рассыпалась!

Западные экономисты, да и отечественные рыночники предрекали крах нашим крупным заводам, в том числе автомобильным. И то, что ГАЗ сегодня не идет ко дну, подобно ЗИЛу, а движется к стабилизации, ищет новые формы существования, может кого-то насторожить: а если это кратковременное улучшение после "тяжелой, продолжительной болезни" — перед неизбежной кончиной? В Нижнем ситуация оценивают с осторожным оптимизмом.

Судьба ГАЗа вполне могла совпасть с "зильовской". Пугин это видел. Нижегородский губернатор Немцов приглашал его на завод. Поначалу Николай Андреевич отказывался, но

Горьковский автомобильный для Пугина — больше, чем просто один из заводов отрасли. В конце концов, оставаясь президентом холдинга, он стал членом совета директоров АО "ГАЗ". А потом была долгая история противостояния и скандалов, о чем рассказывали едва ли не все средства массовой информации. Дело разрешилось выборами и компромиссом: Пугин снова возглавил ГАЗ в апреле 1994 года, но теперь уже как президент акционерного общества.

Отправные постулаты рыночной экономики хорошо известны: нерентабельную продукцию не производить, лишних людей сокращать. Привези в Нижний западного менеджера — так бы и сделал. Но у "социалистического мужика" Пугина, как он сам себя называет, арифметика другая. На ГАЗе работает 110 тысяч человек. В Автозаводском районе Нижнего Новгорода живет 350 тысяч, а кругом — оборонные предприятия. Сегодня они стоят. Если сокращать персонал на автозаводе, то деваться людям будет некуда. Нет, пусть это назовут скрытой безработицей, пусть люди работают по четыре дня, но знают, что работа и заработок у них есть. Не рыночные методы? Но если использовать их в чистом виде, то результатом станет такой социальный взрыв, что о реформах придется забыть. Однако так долго не продержишься, срочно необходим рентабельный объект производства. И такой объект был найден.

Главная задача, стоящая перед первым президентом, формулировалась одним словом — деньги. "Полуторка" могла стать палочкой-выру-