

Журнал для автомобилистов

# За рулем

АПРЕЛЬ 4/95



Новый "Ламборгини" — одна из премьер студии "Италдизайн" в Женеве-95. Рассказ о маэстро Джуджаро и его "кузнице шедевров" — на стр. 4



ISSN 0321—4249



НЕ ОПОЗДАЙТЕ!

журнал

# За рулем

ВАШ СОВЕТЧИК И ПОМОЩНИК

**ПОДПИСКА  
НА ВТОРОЕ  
ПОЛУГОДИЕ  
1995 г.  
ПРИНИМАЕТСЯ  
ВО ВСЕХ  
ОТДЕЛЕНИЯХ  
СВЯЗИ**

Для подписчиков "За рулем"

продолжается

бесплатная лотерея

**ГЛАВНЫЕ ПРИЗЫ –**

ЛЕГКОВЫЕ

АВТОМОБИЛИ

КУПОН УЧАСТНИКА

ЛОТЕРЕИ И ПОДПИСНАЯ

КВИТАНЦИЯ В ЭТОМ

НОМЕРЕ

Издаётся с апреля 1928 года

Учредитель:  
Издательство "За рулем"

Генеральный директор  
В. ПАНЯРСКИЙ

Главный редактор П. МЕНЬШИХ

Заместители главного редактора:

В. Аркуша

М. Тилевич

Главный художник

К. Нехотин

Техника

Д. Постников, зав. отделом

А. Фомин

Автомобильная жизнь

Д. Жернов

Испытания

Э. Коноп, зав. отделом

В. Крючков

А. Попов

И. Твердунов

Эксплуатация

Б. Синельников, зав. отделом

В. Субботин

А. Чуйкин

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. Горбачев

в Казани А. Солопов

в Киеве Л. Сапожников

Оформление

Н. Кледова, зав. отделом

О. Воеводов, художник

С. Иванов, фотокор.

В. Князев, фотокор.

Л. Мазниченко, техн. редактор

Корректура

М. Исаенкова

Е. Томагорова

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

С. Шадрин

ТИРАЖ 500 000 экз.

Подписано к печати 28.02.95 г.  
Формат 60x90 1/8. Печать глубокая.  
Отпечатано в Италии  
Messina Editori

Адрес редакции: 103045, Москва,  
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 из-  
даниях 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.



# За рулем

# 4

## АПРЕЛЬ 1995

### СОДЕРЖАНИЕ



<b>ПЕРВЫЕ ЛИЦА</b>	
Восемьдесят с половиной .....	4
<b>НАШЕ ЗНАКОМСТВО</b>	
Внутри больше, чем снаружи .....	7
<b>КОЛОСО</b> .....	10, 12
<b>ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ</b>	
Грузовики съехались в Брюссель .....	14

### ТЕХНИКА

Люк от "ТехноВолги" .....	16
По российскому бездорожью могут ползать только они .....	17
"Таврия" без выхлопной трубы .....	18
Приглядитесь к "Наташе" .....	19
Лось из Елгвы скачет на ГАЗ .....	26
<b>ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ</b>	
Дорожных служб привычный блеф .....	20
<b>КОНКУРС "ЖУРНАЛИСТ"</b> .....	22
<b>АВТОМОБИЛЬНАЯ ЖИЗНЬ</b>	
Крадут, крадут... ..	21
Дорожная проповедь .....	42
Обновленное кольцо .....	44
По доверенности .....	47
Автомобилизация идет с Востока .....	72



<b>ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ</b>	
УАЗ-31514, ЗАЗ-1105 .....	24, 25
<b>ТЕСТ-ШУТКА</b>	
Эксклюзив от АЗЛК .....	27
<b>ТЕСТ</b>	
Мощные ионизаторы - больше экономия? .....	28

<b>В МИРЕ МОТОРОВ</b> .....	29, 30
100 страниц! .....	31
4-я лотерея "За рулем" .....	32
<b>ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ</b>	
Серпуховские прищепы .....	33
"Метрион" - это инструмент .....	36
Зеленая черепашка .....	70
<b>ПОД КАПОТОМ ИНОМАРКИ</b>	
"Хонда-Сивик" .....	37

<b>ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ</b>	
"Опель-Рекорд Е" .....	38
<b>СПРАВОЧНАЯ СЛУЖБА</b>	
<b>50-ЛЕТИЕ ПОБЕДЫ</b>	
Достоин награды... ..	40
Как немец в русском танке спасся .....	41
Экзамен на дому .....	43, 97
<b>САМ СЕБЕ ЭКСПЕРТ</b>	
Если не пострадали люди .....	46

<b>ОБОЗРЕНИЕ ЗР</b>	
Легкие "вездеходы" .....	50
<b>ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА</b>	
Семь лет на "Волге" .....	55

### КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Качнем-2 .....	56	Советы бывалых .....	63
Резвый распрядвал .....	57	Новинки из Подольска .....	65
Прошу объяснить .....	58	Прокладки хорошие и плохие .....	66
Лужа .....	59	Мой грузовик: ремонтную где придется .....	67
Диагностика электронного зажигания .....	60	Конденсатор - помощник .....	68
Своими силами .....	61	Экспертное бюро читателей .....	69



<b>РЫНОК</b>	
Как я покупал грузовик .....	76
<b>СПОРТ</b>	
Шины на льду .....	77
Владислав Штыков .....	78
И звезды в гости к нам... ..	79
Знай наших! .....	80
<b>ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ЗР</b> .....	81

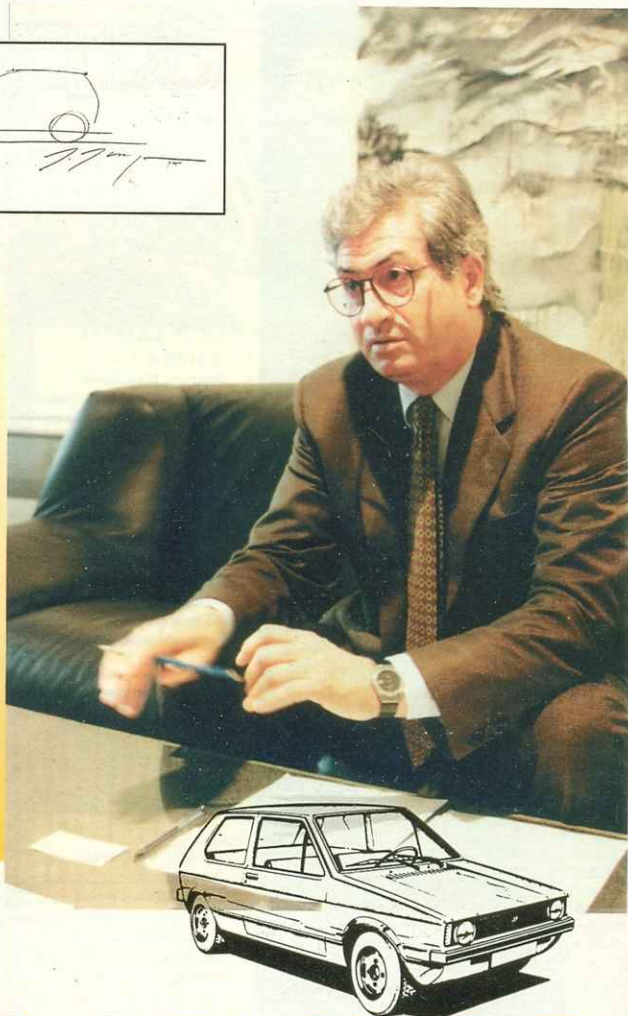
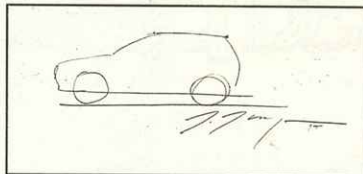


Джорджетто Джуджаро стал автомобильным дизайнером не потому, что ему нравились автомобили. В 21 год, а это было в 1959-м, он даже не имел водительских прав, рисовал портреты, мечтал поступить в Академию художеств и еще... купить горные лыжи. Но наступил день, изменивший все его планы на будущее, – сам Бертоне (наверно, нет нужды представлять здесь прославленного дизайнера) предложил ему нарисовать автомобиль.

Через десять лет Джуджаро уже смог основать собственную фирму "Италдизайн", а за четверть века работы в ней создал 80 автомобилей, причем половина из них предназначалась для массового производства. Чтобы представить, о каких моделях идет речь, назовем некоторые: "Фольксваген-Пассат", 1973 г. и "Гольф", 1974 г., "Ауди-80", 1978 г. (Германия), "СААБ-900-Турбо-16", 1984 г. (Швеция), "Крайслер-Игл-Премьер", 1978 г. (США), "Рено-19", 1988 г. (Франция), "Хёндэ-Соната", 1988 г. (Южная Корея), "Субару-SVX", 1991 г. (Япония), "СЕАТ-Ивиса" и "Кордова", 1993 г. (Испания); "Автомобиль 1980 года" – "Лянча-Дельта", "Автомобиль 1984 года" – "ФИАТ-Уно", "Автомобиль 1995 года" – "ФИАТ-Пунто" (Италия). Кажется, достаточно.

## И ПОЛ-АВТОМОБИЛЯ ДЛЯ РОССИИ

До поры до времени дизайнер из Турина вряд ли знал, что есть где-то в России городок Елабуга, где собираются строить триста, потом шестьсот и наконец – девятьсот тысяч автомобилей! Поначалу предполагалось даже, что осуществлять этот грандиозный проект будут давние партнеры – ФИАТ и "АвтоВАЗ". Демонстрируя серьезность намерений, ФИАТ предложил Джуджаро разработать дизайн автомобиля для России. И такая модель была создана. Работая над ней, он первый (и пока единственный) раз побывал у нас. Нужно было организовать стажировку в "Италдизайне" русских специали-



# ВОСЕМЬДЕС

стов, которые могли бы подготовить новый автомобиль к производству.

Итальянский маэстро, конечно, был наслышан о нашем пристрастии к гигантским стройкам. Но даже его воображения не хватило, чтобы понять, зачем нужен "АвтоВАЗу" огромный дизайнцентр. "Вы что, с ума сошли? – сказал он в сердцах российским коллегам. – Такой большой центр должен предлагать множество разнообразных моделей для производства 5–7 миллионов машин в год.

А так – это "собор в пустыне". Разве у вас есть лишние средства? Начните лучше с малого".

Лишних средств в стране действительно не нашлось, и от строительства автогиганта в Елабуге тогда отка-

"Фольксваген-Гольф" (эскиз 1969 г.) – триумф рационального.

"Бугатти-ЕВ112" (1993 г.): традиции дизайна прошлого – в современности.

Семиместный прототип "Колумбус" (1992 г.) – к юбилею открытия Америки.

зались. А начинать с малого не научились до сих пор. Так и остановилась модель, которую сделал великий Джуджаро специально для России, на полпути к конвейеру, и теперь это — лишь эпизод в его творчестве.

### ПОРТРЕТЫ ЖЕНЫ ПОЛКОВНИКА И МАМЫ МАЙОРА

Он стал дизайнером потому, что нужно было зарабатывать деньги. Днем работал на ФИАТе, а по вечерам занимался в школе технического рисунка. “Я был, как обезьяна, которая рисовала везде на стенках”. В то время в Италии начался автомобильный бум, и на Туринском автосалоне 1959 года Джуджаро решил подзаработать деньжат на те самые горные лыжи. Друг, который работал на стенде у Бертоне, взялся посодействовать и предложил шефу услуги молодого рисовальщика. Бертоне попросил нарисовать автомобиль, и когда работа была представлена, не поверил, что делал ее начинающий художник. Рисунки показали в фирме “Альфа-Ромео”, а там предложили — делайте модель. С этого дня закончилась работа на ФИАТе, забылись мечты об Академии художеств и даже не омрачала жизнь ближайшая перспектива по-

пасть в армию; от нее, кстати, Бертоне обещал освободить.

Все предприятие его нового хозяина в ту пору было маленькой мастерской по изготовлению кузовов. Платить наемным рабочим нечем, поэтому молодой дизайнер материализовал свои рисунки сам — стал мастером на все руки. За год он представил заказчикам три свои новые модели. Но от армии Бертоне его все-таки не спас. Пришлось служить 15 месяцев. Рисовал там портреты жены полковника, мамы майора и других родственников начальства. Говорил, что на каждый нужно по неделе, а тратил всего час. Все остальное время рисовал автомобили. Сегодня ему кажется, что шестидесятые годы — это было вчера. Каждый день заглядывать в будущее — занятие, которое сжигает время, не дает передышки. В девяностые он, президент всемирно известной фирмы, ее главный дизайнер, художник-конструктор от Бога, еще многого не успел — получить высшее образование, освоить компьютер и... горные лыжи себе пока так и не купил.

### ОРИГИНАЛЬНОСТЬ — В ГАРМОНИИ

Продавец в туринском магазине автомобилей, как правило, чуточку

поэт. Порассуждав немного о прелестях знаменитого “Чинзано”, настоянного на альпийских травах, он не станет возвращать разомлевшего покупателя на землю. Он заговорит об искусстве. Если раньше любовались картинами, скажет он, то сейчас, в век движения, автомобиль становится произведением искусства. Его надо вначале прочувствовать, получить заряд эмоций. Первые 20 секунд встречи с новой моделью — самые важные. Нравится или нет? Вся гениальность художника должна быть вложена в это мгновение.

Десятки новых моделей ежегодно предлагают продавцы. Для кого-то, может быть, они мало чем различаются. Что ж, на первый взгляд, даже мы, люди, — все на одно лицо. А присмотришься — такие разные. Кто-то в своем стремлении быть непохожим на других даже преуспевает. Что скрывать, перед встречей с Джуджаро мы внутренне готовились увидеть привычный нам образ дизайнера с непременно ярким платочком в кармашке стильного пиджака. Как видите на фото, ничего подобного нет.

“Многие хотят, — говорит маэстро, — создать автомобиль, не похожий на другие. Они не понимают, что в по-

# ИТ С ПОЛОВИНОЙ

