

Журнал для автомобилистов

За рулем

МАЙ 5/95



Рассказ о новинках в Женевском салоне – на стр. 48.

Премьеры – у “Форда” и

“Феррари”, “Рено”,

СЕАТа и других.



CHAMPION

®

КРУПНО И МЕЛКООПТОВАЯ ТОРГОВЛЯ

Расходные материалы фирмы CHAMPION, свечи зажигания и накалывания, щетки стеклоочистителя, высоковольтные провода, фильтры топливные, воздушные, масляные.

Декоративные колесные колпаки.
Противоугонные устройства,
Противоударные накладки на двери, повторители стоп-сигналов, съемные клеммы для аккумуляторов.

Любые автопринадлежности для всех марок автомобилей.

Декоративные насадки на глушители,
Щетки для мытья автомобилей,
Дезодоранты для автомобилей,
Аптечки, очешники, занавески,
Незамерзающая стеклоомывающая жидкость,
Размораживатели замков,
Коллекционные мини – автомобили,
Антенны, диски литые,
Электронная сигнализация,
Домкраты механические и гидравлические,
Автомобильные детские кресла,
Чехлы на сиденья,
Рули классические и спортивные,
Аккумуляторы, предохранители,
Троссы буксировочные, воронки,
огнетушители.

**ГИБКАЯ
СИСТЕМА
СКИДОК**



Телефон 369-26-38
Факс 360-20-07


**F.lli
MENABO**

Издается 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. Фокин

Автомобильная жизнь

Д. Жернов

Испытания

Э. Коноп, зав. отделом

В. Крючков

А. Попов

И. Твердунов

Эксплуатация

Б. Синельников, зав. отделом

В. Суботин

А. Чуйкин

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. Горбачев

в Казани А. Солопов

в Киеве Л. Сапожников

Оформление

Н. Кладова, зав. отделом

О. Восвовод, художник

С. Иванов, фотокор.

В. Князев, фотокор.

Л. Мазниченко, техн. редактор

Корректура

М. Исаенкова

Е. Томленова

Письма

А. Диричева, зав. отделом

Компьютерное обеспечение

Г. Губина, зав. отделом

В. Смирнов

С. Романов

Реклама

В. Соловьев

С. Шадрин

ТИРАЖ 500 000 экз.

Подписано к печати 7.04.95 г.

Формат 60x90 1/8. Печать глубокая.

Отпечатано в типографии ILTE (Италия)

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 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, 207-19-42.

Ежемесячный журнал для автомобилистов

За рулем

5

МАЙ 1995

СОДЕРЖАНИЕ



ПЕРВЫЕ ЛИЦА

Капитан КамАЗа _____ 4

К 50-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ

В ту Великую войну _____ 6

НАШЕ ЗНАКОМСТВО

Любовь с первой поездки _____ 9

КОЛЕСО _____ 12, 14

ТЕХНИКА

"Икарусы" из Кургана, _____ 16

"мерседесы" из Голицыно _____ 16

Средний европейский автомобиль _____ 18

ТЕСТ

Заливаем импортное масло _____ 20

ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ

Стоит статуя _____ 21

Свет мой, зеркальце... _____ 22

Сертифицировано от угона? _____ 22

Московский шинный "накатил" _____ 24

ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

"Ока" _____ 26

АЗЛК-21412 _____ 26

В МИРЕ МОТОРОВ _____ 29, 30



КРИМИНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

История одного угона _____ 31

СПРАВочная служба _____ 32

ПОД КАПОТОМ ИНОМАРКИ

"Ауди-80" _____ 33

ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ

"Форд-Сьерра" _____ 34

СВЯЗЬ И АВТОМОБИЛЬ

Си-Би-связь. Проверка временем _____ 36

АВТОМОБИЛЬНАЯ ЖИЗНЬ

Дорожная проповедь _____ 38

По статье 211 УК России _____ 40

Экзамен на дому _____ 42, 97

САМ СЕБЕ ЭКСПЕРТ

Составьте схему ДТП _____ 39

СЛОВО – АДВОКАТУ _____ 41

БЫЛОЕ

Бизнес и его "танк" _____ 43

ПУТЕШЕСТВИЯ

И снова – в Карелию _____ 44

"Эх, прокачу" по-кипрски _____ 70

ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ

В нейтральных водах _____ 48



КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

"Фокусы" тормозов _____ 54

Прошу объяснить _____ 56

Про нагар _____ 57

Нефирменное колесо _____ 58

Своими силами _____ 59

Советы бывалых _____ 61

Газовая аппаратура: советы владельцам _____ 62

Кольцо – деталь не простая _____ 63

Из двух – один _____ 65

Блокируем ошибочный пуск _____ 67

ПРОКОЛ

Фильтруем тонко _____ 68



ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА

Семь лет на "Волге" _____ 69

РЫНОК

Рынки города Питера _____ 72

СПОРТ

Поглядим в горящий обруч _____ 74

ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ЗР _____ 77

КНИЖНАЯ ПОЛКА

_____ 79

Словом, престиж и почести налицо. Но осторожно примеряйте на себя шапку Мономаха – могут лопнуть шейные позвонки. Слишком много проблем на нее навешано, цивилизованному миру неведомых...

КаМАЗы по-прежнему очень нужны странам СНГ. Достаточно сказать, что в России, на Украине они перевозят до 75 процентов продукции сельского хозяйства. Но платежеспособный спрос на них резко снизился из-за обнищания потребителей. Соответственно отошел и заводской кошелек. Даже зарплату (пока не ахти какую, в среднем 200 тыс. рублей) платить было нечем. В конце февраля, когда мы беседовали с Николаем Ивановичем Бехом, люди едва получили ноябрьскую.

Жестокий удар КаМАЗу нанес и апрельский пожар 93-го, уничтоживший громадный завод дизельных двигателей. Эта катастрофа стала сенсацией для западной деловой прессы еще и потому, что сгоревший "Камдизель" не был застрахован. У них такое в голове не укладывается, а у нас обходиться без страхования считалось нормальным. Мы ведь выросли в стране, где все мудро спланировано и, следовательно, о катастрофах не могло быть и речи...

К этой паре проблем добавьте игры местных патриотов, требовавших, чтобы КаМАЗ перешел под юрисдикцию Татарстана и соответственно изменил национальный состав руководства. Вам все еще хочется, дорогой читатель, побыть на месте Беха?

Человек из другого теста, взвешенно-благоразумный, отступил бы или, точнее,

Не хотели бы вы, уважаемый читатель, стать генеральным директором КаМАЗа? "На минуточку", как говорят одеситы. В воображении.

Должность, прямо скажем, весьма крутая. Можно с достоинством, не сгибаясь в пояснице, жать руку президентам – от татарского до американского. Ведь за тобой – суперзавод, способный выпускать ежегодно до 150 тысяч мощных грузовиков и до четверти миллиона двигателей. За тобой – город с населением в 650 тысяч, который вырос благодаря КаМАЗу и вместе с ним. А 200 фирменных автоцентров от Бреста до Сахалина! А превосходные отзывы военных – и не только российских – о грузовиках из Набережных Челнов!



Лео

КАПИТАН КаМАЗа

отступился. Профессор, академик, опытнейший организатор производства не остался бы без хорошей, спокойной работы. И упрекнуть его за такой выбор может только демагог: ведь Николай Иванович отдал КаМАЗу ни много ни мало – пятнадцать лет.

Вместо этого Бех перешел в решительное наступление. Оно было подготовлено еще в 1990 году, когда КаМАЗ стал первым в советской автомобильной промышленности акционерным обществом. Пробыть в верхах льды предвзятости мог разве что атомный ледокол. Слова "дивиденды", "капитализация" воспринимались как вражеский лексикон. К счастью, не всеми.

– Вот Рыжкова ругают, – говорит Бех, – а я ему бесконечно благодарен, потому что он нам помог очень здорово...

До акционирования государство забирало у Камского автомобильного 87% прибыли. Остаток позволял заводу сводить концы с концами, но не развиваться. Нынче КаМАЗ отдает России и Татарстану в виде налогов половину доходов. Из другой половины должна финансироваться заводская

программа развития, рассчитанная на 6–7 лет. Цель – выпускать продукцию мирового уровня.

Слово "программа" у нас безнадежно скомпрометировано – сколько их было принято под звуки фанфар и забыто! Но здесь особый случай. Войдя в кабинет Беха сутулыми скептиками, мы через три часа вышли оттуда, расправив плечи. Николай Иванович, конечно, мастер обращать людей в свою веру. Но факты, которые он привел, убеждают сами по себе.

"ЗАГРАНИЦА ПОМОЖЕТ"

Эта фраза Остапа Бендера стала в современном Отечестве чуть ли не лозунгом. Автомобилестроители тоже мечтают вырваться из отсталости с помощью Запада. Увы, обычная схема – создать СП с именитой фирмой и заниматься "отверточной" сборкой ее устаревшей модели – лишь закрепляет нашу отсталость.

КаМАЗ пошел другим путем – сумел привлечь долгосрочные инвестиции. Парт-

неры из американской компании ККР заявили: "Согласны финансировать вашу программу при условии, что вы будете создавать принципиально новую, заведомо конкурентоспособную технику".

Объем инвестиций впечатляет – три с половиной миллиарда долларов. Такие деньги – погорельцу? Но именно пожар, как это ни странно, убедил американцев – с КаМАЗом стоит иметь дело.

– Им не верилось, – вспоминает Бех, – что дотла сгоревший завод всего через восемь месяцев снова начал выпускать двигатели. Приехали – убедились. И сказали: "Какие у вас люди! Вы сами не понимаете, на что вы способны!"

Пожар пожаром, но для американцев очень много значит личность партнера. Не сомневаюсь, Николай Бех произвел на них сильное впечатление. Здесь важно все: от крепкого рукопожатия и улыбки до рыночного мышления, которое уже начало воплощаться в конкретных делах.

Чего, скажем, стоит такой радикальный шаг, как создание ФПГ (финансово-промыш-