

Небо вместо крыши  
над головой.  
Об автомобилях  
с кузовом  
“кабриолет” – “ФИАТ-Баркетта”,  
“Мазда МХ-5”,  
их дальних и близких  
родственников читайте в этом  
номере журнала  
(стр. 50–53).



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. Субботин

А. Чубякин

Собственные корреспонденты:

в Берлине М. Горбачев

в Казани А. Солопов

в Киеве Л. Сапожников

Оформление

Н. Кледова, зав. отделом

О. Воводов, художник

С. Иванов, фотокор.

В. Князев, фотокор.

Л. Мазниченко, техн. редактор

Корректура

М. Исаenkova

Е. Толменова

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



# Экстремальный журнал для автомобилистов

# За рулем

# 6

## ИЮНЬ 1995

### СОДЕРЖАНИЕ

#### ПЕРВЫЕ ЛИЦА

"Другой жизни у меня не было" \_\_\_\_\_ 4

#### НАШЕ ЗНАКОМСТВО

Еще не "формула", но все же... \_\_\_\_\_ 7

"Фелиция" – дитя приватизации \_\_\_\_\_ 16

#### ПРОБЛЕМЫ И СУЖДЕНИЯ

Дороги, вымощенные благими намерениями \_\_\_\_\_ 10



КОЛЕСО \_\_\_\_\_ 12, 14

#### ВЫСТАВКИ, САЛОНЫ

От ярмарки образцов – к выставке товаров \_\_\_\_\_ 18

#### СВЯЗЬ И АВТОМОБИЛЬ

Пейджеры \_\_\_\_\_ 20

ПИСЬМА \_\_\_\_\_ 23

#### ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ВАЗ-21053 \_\_\_\_\_ 24

ВАЗ-21099 \_\_\_\_\_ 25

#### В МИРЕ МОТОРОВ

"Городок" за рулем \_\_\_\_\_ 31

#### ДЛЯ ВАС И ВАШЕЙ МАШИНЫ

Шум – дело серьезное \_\_\_\_\_ 32

Сибирские колеса \_\_\_\_\_ 34

Ключи для "двоймочек" \_\_\_\_\_ 39

#### ТЕХНИКА

Волк в овечьей шкуре \_\_\_\_\_ 36



#### ПОД КАПОТОМ ИНОМАРКИ

Что, что значит \_\_\_\_\_ 37

#### ВМЕСТО ИНСТРУКЦИИ

"Волво-740", -760 \_\_\_\_\_ 38

#### АВТОМОБИЛЬНАЯ ЖИЗНЬ

Дорожная проповедь \_\_\_\_\_ 40

#### КРИМИНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

Шанс для злоумышленников \_\_\_\_\_ 41

#### ПРОВИНЦИЯ

Уездный город Ч. \_\_\_\_\_ 42

#### СПРАВочная СЛУЖБА

САМ СЕБЕ ЭКСПЕРТ \_\_\_\_\_ 43, 69

#### В группе разбора

Экзамен на дому \_\_\_\_\_ 44

#### АВТОЗАРУБЕЖЬЕ

Немецкий порядок: взгляд из Мюнхена \_\_\_\_\_ 46

Как ремонтируют автомобили в США \_\_\_\_\_ 48

#### ОБОЗРЕНИЕ ЗР

Небо над головой \_\_\_\_\_ 50

#### ЧАСТНЫЙ ГРУЗОВИК

Мой "диалог" с КамАЗом \_\_\_\_\_ 54



## КЛУБ АВТОЛЮБИТЕЛЕЙ

Генеральная уборка \_\_\_\_\_ 56

Карбюраторы "москвичей" \_\_\_\_\_ 58

Прошу объяснить \_\_\_\_\_ 59, 66

Своими силами \_\_\_\_\_ 61

Советы бывалых \_\_\_\_\_ 62

Мой друг – бутылка \_\_\_\_\_ 63

Как ремонтировали коробку передач \_\_\_\_\_ 64

#### ГЛАЗАМИ ВЛАДЕЛЬЦА

"Форд" "Газели" не товарищ \_\_\_\_\_ 67



#### РЫНОК

Покупаем подержанную иномарку: не там, а здесь \_\_\_\_\_ 70

"Восток – дело тонкое" \_\_\_\_\_ 72

#### СПОРТ

Ох, и тяжела же "бронза" \_\_\_\_\_ 74

Старший брат становится моложе \_\_\_\_\_ 75

Из коллекции ЗР \_\_\_\_\_ 77

Анонс \_\_\_\_\_ 79

Издательство "За рулем" открывает "Авторынок" \_\_\_\_\_ 81

Впрочем, судьба генерального директора Запорожского автозавода могла сложиться совершенно иначе. Был способным футбольным вратарем, имел первый разряд. После армии получил приглашение в местный "Металлург". Кто из сельских хлопцев, приехавших покорять город, устоял бы против такого соблазна? Гарантировались приличный заработок и жилье, бесплатное питание, спортивная слава. Степан Кравчун отказался – считал своим долгом учиться. Отец, колхозный бухгалтер, окончивший четыре класса церковно-приходской школы, крепко внушил ему: неученье – тьма...

Так он стал студентом Запорожского машиностроительного. И одновременно рабочим завода "Коммунар", который как раз начал осваивать вместо комбайнов первую советскую микролитражку. Поступить на завод оказалось труднее, чем в институт, – от желающих делать автомобили не было отбоя. Пришлось обить немало порогов, чтобы зачислили учеником слесаря в кузнечный цех.

Вопрос для знатоков: сколько ступеней служебной лестницы нужно преодолеть, чтобы подняться от рядового рабочего до генерального директора? Биографическая справка Кравчуна дает ответ на этот вопрос – тринадцать! Он прошел их все, снизу доверху. И выше, заместителем министра, идти отказался: "Я не аппаратчик. Я – производительник".

#### "САРАЙ" ТРУДОВЫХ ПОДВИГОВ

В свои лучшие времена Запорожский автозавод производил ежегодно 150 тысяч машин. Они отчаянно тарыхтели на всех дорогах страны, вдохновляя сочинителей анекдотов. Но когда прошлым летом из заводских ворот выехал последний "Запорожец", народу взгрустнулось. И сразу вспомнились хорошие качества этого неказистого автомобиля – живучий, неприхотливый, дешевый. Три с половиной миллиона "запорожцев" успел выпустить ЗАЗ. Полтора из них – при Кравчуне-директоре. При нем же родилась "Таврия". Несколько лет ее собирали вместе с "Запорожцем". Две принципиально разные модели – на одном конвейере! И вдобавок несколько модификаций для инвалидов. Такого, говорят, не было нигде в мире. Этот рекорд, достойный Книги Гиннеса, заводчане поставили не от хорошей жизни – из-за недостатка средств затягивалось строительство нового сборочного производства.

Чтобы представить, какой ценой Кравчун и его команда обеспечивали плановый выпуск автомобилей, надо чуть-чуть коснуться истории завода. Он был

**Для начала сценка из времен застоя. Некий автор пришел в издательство с идеей производственного романа.**

**– Мой герой, – поведал он редактору, – всю свою трудовую жизнь работает на крупном машиностроительном заводе, где прошел путь от ученика слесаря до директора.**

**– Очень хорошо, – блеснул очками редактор. – "Молодым везде у нас дорога".**

**– В кузнечном цехе он познакомился со своей будущей женой.**

**– Замечательно. "Мы кузнецы!.."**

**– Их дети – сын и две дочери – избрали профессию родителей: обработка металлов давлением.**

**– И работают на том же заводе? – забеспокоился редактор.**

**– Совершенно верно. Более того, там же успешно трудятся оба зятя нашего героя...**

**– Ну нет! – не выдержал редактор. – Надо все-таки меру знать! Кто же всему этому поверит?..**

**Он прав. Ничего подобного быть не может даже по теории вероятности. Но в биографии Степана Ивановича Кравчуна все именно так, как в той записке на роман.**

основан через два года после отмены крепостного права и выпускал сельскохозяйственные орудия. В 1930 году начал делать комбайны, в связи с чем построили сборочный корпус. Рассказывают, на его открытие приехал наркомтяжмаш Серго Орджоникидзе и остался недоволен: "Большой сарай!" Вот в этом-то "сарая" и ухитрились год за годом собирать по 600 автомобилей в день.

В 80-е годы, когда завод уже задыхался, пришлось реконструировать его на ходу, по частям, не снижая темпов выпуска. Кравчун как никто другой подходил для решения этой головоломной задачи: огромная волевая энергия плюс глубокое, добытое трудовыми мозолями знание завода и его проблем. В 1983 году он стал "Первым Лицом".

• Три года назад реконструкцию в ос-



*С. Кравчун*

**"ДРУГО  
Тринадцатый"**

новном завершили. Торжественно открыли современный сборочный корпус. Подкрепленный новым кузовным производством с многочисленными промышленными роботами, он в состоянии выпускать 200 тысяч автомобилей в год. Но в полный рост встала другая проблема – Мелитопольский моторный, отпочковавшийся от "АвтоЗА", может давать пока лишь до 80 тысяч силовых агрегатов. Слишком мало для полноценной работы главного конвейера, а значит, и всего Запорожского автозавода.

Постоянно лихорадит его и от нехватки оборотных средств, проще говоря, денег. Да и откуда им взяться, если автомобили дорожают и соответственно падает платежеспособный спрос на них?

– Наш автомобиль, – сказал мне Степан Иванович, – всегда стоил двадцать