



АВТОМИГ

Текут денежки в далекое зарубежье

РЫНОК

Российские автолюбители предпочитают продукцию западного автопрома. В цифрах этого предпочтения пока не видно — за первое полугодие 2005 года продано около 230 тысяч иномарок и чуть больше 500 тысяч наших авто. Но в деньгах разрыв продолжает сокращаться.

По данным воскресной Федеральной службы государственной статистики России (Росстат), в стране в первом полугодии сократилось производство легковых автомобилей. Вроде бы не так уж и много — всего на 6,5 процента по сравнению с аналогичным периодом года прошлого. Однако тенденция для отечественных автопроизводителей наметилась нехорошая.

Мало того, что на детина родной автомобильной мысли посадить рядового россиянина становится все труднее, так он еще и стал куда более разборчивым. Таким разборчивым, что предпочитает теперь не просто иномарки, но еще и элитные, подчас ситуативные экземпляры. О перекосах российского спроса спорить можно долго. В самом деле — в стране, где около половины населения живет ниже уровня бедности, спрос на суперкары бьет мировые рекорды. Один аналитик как-то заметил: «Нам даже уровня Китая долго еще не добиться. Там элита на «Порше-Бокстеры» и «Бентли» не ездит, страна развивается бешеными темпами. И не потому, что денег нет — в Китае полно своих и миллионеров, и миллиардеров. Просто у них есть нечто большее — патриотизм, чувство ответственности и совести перед своим народом, наконец...»

Нашим же нуворишам все ни почем — за те же полгода объем продаж «Феррари Мазератти» подскочил на 500 (!) процентов, «Бентли» — на 260, «Ягуар» — на 100. Мало того, чтобы получить заветный экземпляр, наши богачи с готовностью выстраиваются в очереди, тянутся к нему по полгоду. А особо нетерпеливые готовы выкладывать менеджером элитных автолюбителей по 500 долларов в день (!), лишь бы приблизить осуществление своей мечты. А заодно оставить с носом коллегу-миллионера. И хоть в количественном выражении все это выглядит не столь внушительно (72, 140 и 179 соответственно), в цене расклад получается совсем другой. Скажем, один проданный «Бентли» стоит столько, сколько примерно 50 (!) рядовых вазовских произведений. О том, сколько «Жигулей» может «влезть» в стоимость одного только «Порше» или «Феррари», вообще лучше помолчать.

Вот и текут денежки в далекое для большинства из нас зарубежье. А что делать — нефтяной фонтан бьет, цена на нефть растет, словно на дрожжах. Одна проблема — «у трубы» места всем не хватает, зато те, кто возле нес давно и успешно уселся, стригут купоны вовсю: «Один раз живем, граждане!» Нам бы их проблемы...

К выхлопам начнут придирааться

КОНЦЕПЦИЯ

«Министерство промышленности и энергетики утвердило план воплощения в жизнь концепции развития отечественного автопрома на ближайшие три года», — пишут «Новые Известия». Задача — вывести сделанные в России машины на мировой рынок.

Правда, скорее всего, речь пойдет не о «Жигулях» и «Волгах», а о произведенных в России иномарках. Правительство, наконец, определилось, что делать с нашим автопромом. В планах — введение экологических стандартов в отрасли. Уже с начала 2006 года вступят в силу более жесткие требования к автомобильным выхлопам, а впоследствии доберутся и до стандартов качества топлива. Похоже на то, что поддерживать высокие в ущерб потребителям больше не будут. Кстати, и за счет выскоких пошлин на иномарки.

Одной из главных составляющих нового плана станет снижение ввозных пошлин на иностранные комплектующие. Для отечественных автопроизводителей послабления тоже есть, но они не так масштабны. В частности, предполагается упростить процедуру налоговых вычетов для капитальных вложений и экспортерских операций, а также включить в затраты научно-исследовательские работы, не давшие положительных результатов.

Дизель навсегда

ЛИДЕРЫ

Европа, наконец, определилась с кандидатурой лучшего дизельного автомобиля 2005 года: по результатам конкурса, проведенного британским изданием Diesel Car, им стал победивший в категории Off-road Land Rover Discovery 3.

Кроме того, жюри, в состав которого вошли опытные журналисты и эксперты в области автомобилестроения, назвало победителем в 10 различных номинациях. Например, лучшим дизельным «бюджетником» стал Fiat Panda, лучшим хэтчбеком — Citroen C4 HDi, лучшим семейным седаном — Audi A4 TDI 3.0, а лидером в классе SUV/MPV названа Honda CR-V.

Право на правый руль

Чиновники объявили ошибкой попытку запретить подержанные японские машины

Владельцы машин с правым рулем могут вздохнуть с облегчением. Чиновники было вписали запрет на эксплуатацию таких авто в проект плана развития автопрома на 2005–2008 годы, но 25 июля признались, что сделали это по ошибке, сообщают столичные «Ведомости».

Весной Минпромэнерго внесло в Белый дом план развития автопрома на 2005–2008 годы. В нем содержалось два революционных предложения — ввести пошлины на ввоз иномарок старше пяти лет и запретить эксплуатацию машин с правым рулем. «Все российские заводы лоббировали включение этих пунктов, только Северсталь-Авто предлагала наложить запрет на использование праворульных машин через пять лет, а ГАЗ и АвтоВАЗ — сделать это немедленно», — рассказывает сотрудник одного из автозаводов. Идея ограничить ввоз в страну подержанных иномарок и иномарок с правым рулем была поддержана и иностранными компаниями, имеющими сборочные производства в России. Но она вызвала бурю протеста со стороны владельцев машин и торговцев. Особенно эмоционально реагировали жители Дальнего Востока, где торговля праворульными машинами — один из основных видов бизнеса. Местные жители устраивали акции протеста, перекрывали своими праворульными машинами улицы, призывая чиновников не принимать непопулярные меры. 19 мая, в день рассмотрения плана на заседании правительстве, владельцы праворульных машин устроили акцию протеста у Белого дома. В итоге чиновники сдались. Правительство отравило документ на доработку, в июне из него исчез пункт о введении заградительных пошлин. А теперь разработан новый вариант плана — в нем ни слова не говорится о запрете на эксплуатацию машин с правым рулем.

«Чиновники не ожидали такого вала критики со стороны граждан и продавцов», — считает источник на одном из автозаводов. Но представитель Минпромэнерго утверждает, что пункт о запрете на правый руль попал в проект плана по ошибке и был вычеркнут из документа сознательно. «В предыдущие годы идея запретить ввоз в страну праворульных машин уже озвучивалась и по инерции была отражена в документе, но правительство сразу же негативно отнеслось к этой идее, ведь праворульные машины — частная собственность, а потому мы не имеем права накладывать ограничения на пользование ею», — говорит представитель Минпромэнерго. По его словам, на решение правительство повлияло и то, что наши автозаводы не смогли извлечь выгоду из прежних протекционистских мер. «В

2002 году были введены запретительные пошлины на ввоз иномарок старше семи лет, но это не имело системного эффекта, люди не стали покупать больше машин отечественного производства», — сказал чиновник Минпромэнерго.

По данным компании CarONE, импортирующей автомобили, в том числе и праворульные, в 2004 году в Россию было ввезено около 200000 машин с правым рулем (всего в стране было продано около 1,5 миллиона автомобилей). «Угроза запрета на эксплуатацию таких машин не отразилась на объемах их продаж, ведь большинство людей, и мы тоже, изначально скептически относились к перспективе принятия этого непопулярного решения», — говорит представитель CarONE Денис Афраков. Он добавляет, что 99 процентов населения Дальнего Востока, а это около пяти миллионов человек, пользуются японскими машинами и «просто неряшливо всех их волей чиновников из Москвы пересадить на леворульные машины.

Дорожный экстрим

Магнитогорск первенствует в качестве подготовки водителей в регионе, но и они беззащитны в аварийной ситуации

Читатели нашей газеты интересуются, будет ли с первого сентября увеличен срок обучения в автошколах, готовящих водителей категории «В»? И можно ли где-нибудь научиться правильно действовать в критических дорожно-транспортных ситуациях?

За разъяснениями мы обратились к заместителю начальника межрайонного экзаменационного отдела УВД Магнитогорска, начальнику экзаменационного отдела Сергею МОСУНОВУ.

— Уже два года слышим, что продолжительность обучения должна возрасти до полугодия, что форма подготовки на профессиональные категории «С», «D» и «E» будет только дневная, а на любительские «А» и «В» — вечерняя, то есть люди могут учиться без отрыва от работы в удобное для них время, — поясняет Сергей Павлович. — Эти вопросы решают законодательно в Москве. Процесс сложный: до утверждения закона Министерство образования должно разработать и согласовать учебные программы с главным управлением департамента обеспечения безопасности дорожного движения. И на местах следует перестроиться, подготовить преподавательский состав.

Естественно, что при перестройке программы автошколы города могут увеличить плату за обучение, так как ныне за полгоду выпускают практически три группы. Увеличение срока учебы только положительно скажется на качестве подготовки водителей: будет добавлено изучение материальной части автомобиля, чтобы курсанты знали, где и какой датчик находится, какую роль он выполняет. Предполагаю, что в программу войдет и подготовка водителей к езде в сложных погодных условиях.

— Кто говорит об экстриме, когда на летних дорогах машины бьются, как в гололед! За семь месяцев количество ДТП увеличилось на пятьдесят случаев.

— Восемь тысяч водителей в 43-х классах готовят 23 автошколы города. Уровень их подготовки разный. К сожалению, сейчас у нас нет полномочий проверять учебный процесс, хотя до 1998 года мы успешно следили за посещаемостью, успеваемостью, ведением конспектов в автошколах. Могли

проверить любой класс в любой день. Ныне за нами остался контроль учебной организации по материальной базе, методике преподавания. Приятно, когда курсанты с первого раза сдают у нас экзамен на знание ПДД: значит, их преподаватели серьезно отнеслись к подготовке кандидатов в водители, не свели учебу только к решению экзаменационных билетов. Неприятно, когда экзамены в МРЭО не сдают...

— Какая из автошкол лидирует на городском рынке подготовки водителей?

— Переходящий кубок «Лучшая автошкола города» второй год подряд завоевывает учебный центр «Автосервис ПМ». Он и ранее лидировал по уровню сдачи правил дорожного движения с первого раза, степени подготовки практического вождения курсантов любого возраста. Кроме качества подготовки к экзаменам, мы отслеживаем и количество виновных в ДТП молодых водителей со стажем до года. Они ездят достаточно аккуратно, только пять процентов попадают в аварию по собственной вине. Бардак на дорогах из-за нехватки инспекторского состава ДПС: они дежурят ночами, да и то ориентированы на раскрытие различного рода преступлений. А пьяные ездят и днем. В дневное время на дорогах города сколько угодно лихачей, надоевших: а вдруг прокошут. С ними надо бороться дополнительными силами, которых, к сожалению, нет.

— Сергей Павлович, как вы оцениваете подготовку водителей в нашем городе?

— Общая обстановка, на мой взгляд, не столь плоха. И представители департамента образования и науки области, занимающиеся аккредитацией, лицензированием учебных заведений, подтверждают: Магнитогорск занимает первое место по качеству подготовки водителей в регионе.

— Кто готовит преподавательский состав для школ?

— Преподаватели должны иметь соответствующее образование, навыки в управлении транспортным средством, раз в пять лет перед аттестацией проходить переподготовку на курсах в областном центре. Инструкторы проходят двух-, трехнедельные спецкурсы — иначе их просто не допустят к обучению курсантов на автодроме и на городских трассах.



На оледенелом спуске очень опасно тормозить — машину может понести на деревья или поставить боком и перевернуть

— И все же, возвращаясь к экстриму... Разбитые, малоосвещенные дороги, плотный и растущий с каждым годом поток машин, агрессивная манера вождения многих участников движения, «подставы», нетрезвые водители. Можно и далее перечислять факторы, провоцирующие возникновение опасных ситуаций. Результат — потеря водительских прав, машины, свободы, здоровья и даже жизни. Автошколы повысить надежность водителя не в состоянии. Водитель набирает опыт долго и мучительно, методом проб и ошибок. Может, настал черед создания в городе структуры, которая будет заниматься подготовкой к вождению в экстремальных ситуациях?

— Идея подготовки водителей к езде в сложных условиях выдвигают многие. За нее высказываются и в ГИБДД, и в городской администрации. Но, как всегда, у нас нет денег на реализацию столь хорошего дела.

Беседавал Геннадий ГРИНН.

P.S. Как ни печально, но большинство водителей беззащитны в аварийной ситуации и чаще всего дают на нее естественную защитную реакцию: резко тормозят и теряют последнюю возможность сохранить управление автомобилем. Это не вина водителя, а беда, потому что арсенал его мастерства скуден, а профессиональный опыт не всегда может помочь в конкретной ситуации. Надеяться на то, что вы сумеете избежать грубых ошибок в управлении автомобилем, очень оптимистично.

Доказательство тому — тяжелые аварии, которые совершают даже водители с 20-летним стажем безаварийной работы. Рекомендую ездить тише тоже не даю положительного эффекта. Остается один выход — научиться управлять.

В числе основных причин аварийности — недостаточное профессиональное мастерство водителей. В программах их подготовки не предусмотрено практическое обучение действиям в критических дорожно-транспортных ситуациях.

Поэтому водители вынуждены приобретать знания и опыт методом проб и ошибок. Этот путь длительный и опасен, цена ему — миллиардные потери в дорожно-транспортных происшествиях. Самообучение на дороге позволяет лишь через 5–10 лет существенно повысить способности водителя к прогнозированию опасных ситуаций. Ошибка в прогнозе почти всегда приводит к ДТП, так как подавляющее большинство водителей не имеют в своем техническом арсенале универсальных или специальных приемов, позволяющих сохранить устойчивость и управляемость автомобиля при экстренных маневрах. Критический и ритмичный занос, вращение, опрокидывание, продольное скольжение автомобиля — эти и многие другие опасные ситуации представляют для обычного водителя непреодолимые трудности. Сегодня приемами стабилизации автомобиля при потере устойчивости и управляемости владеют лишь водители высшей квалификации, прошедшие

спецподготовку. Однако многолетняя работа по обучению показала, что практически любой водитель способен освоить и применять на практике многие приемы высшего мастерства.

Для подготовки нужно специально оборудованное место, квалифицированные инструкторы и подготовленные машины. В программе — курсы по контраварийной подготовке водителей, скоростному вождению в критических ситуациях, безопасному прохождению поворотов, экстремному маневрированию. Чтобы довести действия до автоматизма, нужно выполнить 2–5 тысяч упражнений. Это очень интенсивная работа. А каков результат? По мнению водителей-неспорсменов, прошедших такую подготовку, за 8–10 занятий можно приобрести такой арсенал водительского мастерства, который практически невозможно получить за 20 лет вождения.

Конечно, это стоит денег. Быть может, немалых. Но жизнь дороже...



ВОПРОС-ОТВЕТ

Проблема с бензином

Собираясь в путешествие по России, но слыша, что не всегда на трассах имеется 95-й бензин. Можно ли в иномарку в случае необходимости залить 92-й?

Ефим Березин.

Прежде всего рекомендуем изучить инструкции по эксплуатации автомобиля. Двигатели многих современных машин (особенно американских) довольно безболезненно переносят 92-й бензин — обычно в их инструкции указан интервал допустимого октанового числа топлива (например, 91–95). Достаточно неприхотливы в этом плане и отечественные инжекторные моторы. Если же ваша иномарка официально «питается» только 95-м, желательнее использовать именно его. В ситуациях, когда такового нет и неизвестно, когда он появится, можно попробовать разбавить, к примеру, полбака оставшегося 95-го такой же порцией 92-го. При первой же возможности следует долить в бак «правильный» бензин.

Как вариант — использовать автохимию для повышения октанового числа (обязательно придерживайтесь инструкции). Точно предугадать, к каким последствиям приведет работа на низкооктановом топливе (которое, кстати, может быть еще и разного качества), трудно — помимо прочего, все зависит в том числе от настроек и состояния системы питания.

Эффективность тормозов

Установил на свою «десятку» передние тормозные колодки известного европейского производителя, но эффективность торможения недовольна. Неужели нарвался на подделку?

Михаил Нефедов.

Надеемся, прежде чем делать выводы, вы проехали хотя бы несколько сот километров, необходимых для приработки колодок. С подобными жалобами приходилось сталкиваться и раньше. Скорее всего, проблема кроется в составе frictionной смеси, из которой изготовлены накладки колодок.

Как правило, в иномарках установлены более эффективный вакуумный усилитель тормозов, нежели в отечественных машинах. Соответственно импортные колодки могут быть рассчитаны на большее прижимное усилие — иными словами, чтобы получить желаемое замедление, вам придется активнее жать на педаль.

