

СТОЛИЩА

№23 (133) 1993г.



*Читайте
в номере:*
приключения
иномарки
в России.

3-198

AVTODOM 

 (095) 943-10-01

иллюстрированный еженедельник

ПРИГЛАШЕНИЕ В МИР BMW



Пять причин, почему Вам стоит обратиться к нам:

1. Мы являемся единственным официальным представителем BMW в Москве.

2. Вам предоставляется возможность проехать за рулем последних моделей BMW.

Вы получите исчерпывающую информацию о всех модификациях BMW.

Гарантируется европейское качество обслуживания при покупке.

3. Вы приобретаете автомобиль по заводской цене из Германии.

Ваш BMW будет изготовлен с учетом всех Ваших пожеланий.

4. Только у нас Вы получаете гарантии фирмы-производителя.

5. Если у Вас уже есть BMW, мы приглашаем Вас воспользоваться услугами нашего автосервиса.



Гевика Автосервис ГмбХ

115201, Москва, ул. Котляковская, 3А
Тел./факс (095) 113-38-48, 113-78-03



С УДОВОЛЬСТВИЕМ ЗА РУЛЕМ.

ВТОРАЯ РЕСПУБЛИКА

Леонид РАДЗИХОВСКИЙ

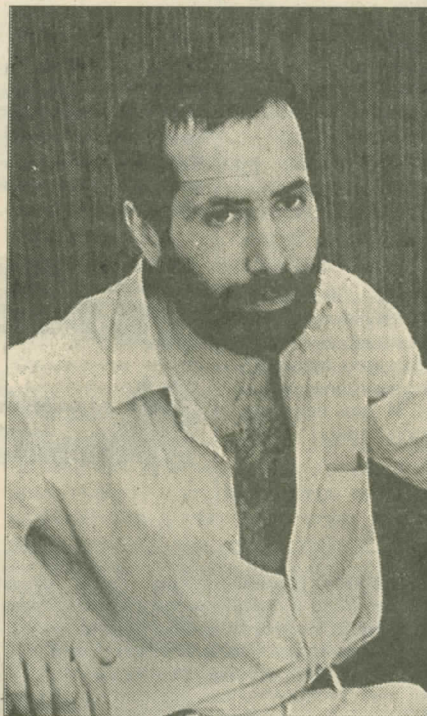
После героического века, после Великой революции и термидора, империи и реставрации, и еще одной революции, и еще одной монархии; и еще одной революции и республики; и второй империи и проигранной войны; и Парижской коммуны — наступило великое спокойствие.

Франция вошла в свои берега. Пришла Третья республика, «республика без республиканцев», но зато с ворами, с «панамой» (скандал с акциями панамского канала, название которого стало нарицательным), республика, над которой смеялись все — и она сама в первую очередь. Республика несокрушимо прочная — прочная настолько, насколько вообще что-то может быть прочным в смертном мире, населенном смертными людьми.

Да, демократия — самый худший вид правления, не считая всех остальных. У французов было почти сто лет, чтобы посчитать «все остальные»: героические, великие, вдохновленные великими философами и поднятые на дыбы великими императорами. Добрых десять раз вздыбливались парижские мостовые — и, наконец, камни прочно, тяжело осели на своем месте. «Эпоха зрелищ кончилась — идет эпоха хлеба, и перекур объявлен всем штурмовавшим небо». Отныне штурм неба будет производиться сугубо индивидуально — все новые и новые растиньки, «милые друзья» будут штурмовать парижское небо, подчиняясь неодолимой потребности молодых, здоровых мужчин пробиваться все выше и выше. Но это уже не История, это — человеческие истории, человеческие трагикомедии. Это уже не штурм неба, а штурм постелей.

Третья республика... Сейчас во Франции — Пятая республика. Но, в сущности, это все та же Третья республика, духовное родство очевидно, нить не прерывается.

Ну а у нас — Вторая республика. Первая, как водится, простояла считанные месяцы — с февраля по октябрь 17-го.



Зато второй, я думаю, суждена долгая, утомительно-счастливая жизнь. «Вторая» может плавно перетечь в «третью» (когда еще раз сменят перчатку Конституции), потом «четвертую»... Ну и так далее, как любил говорить председатель земного шара Велимир Хлебников, прерывая на этих словах свои стихотворения.

Устойчивая система! «После того, как французы освободились из-под власти королей и императоров, после того, как они трижды провозглашали свою свободу, они подчинились воле финансовых компаний, которые располагают богатствами страны и при помощи купленной прессы воздействуют на общественное мнение».

Вот это и есть Москва—1993. Система не хуже и не лучше многих других, опирающаяся на людские пороки — жадность,

трусость, зависть — так же, как на достоинства — самостоятельность, творческое начало. А главное — система, подавляющая человеческое естество, со всей его грязью и со всем его светом, в гораздо меньшей степени, чем любая другая, из числа нам известных.

Эту систему «человеческой, слишком человеческой» жизни надо выстрадать. Надо по каплям выдавить из общества и раба, и героя (это часто — две стороны одной медали) и оставить «просто человека». Французы выдавливали почти весь XIX век, мы — почти весь XX.

Нет нужды подробно пересказывать нашу социальную историю. Нет нужды рассказывать, как большевики перемололи цвет интеллигенции — и вместе с этим навеки уничтожили все интеллигентские «заскоки», вроде наивного максимализма, святой веры в святой народ и в ослепительно светлое будущее; как они реставрировали в хамски-шариковском виде средневеково-феодальный строй — и, вместе с тем, сразу, «железной метлой» вывели из России все остатки феодализма, которые сохранились в дребезжающей монархии Романовых.

А тем временем ржа тихой, «подпольной» буржуазности источила, насквозь извела всю советскую сталь — от номенклатурных верхов до рабочих низов. Роман «Как разъедалась сталь» не написан, но отлично нами прочитан и усвоен! Если в 20-е и даже 30-е годы молодежь была идеологизирована, а деидеологизированные граждане считались «моральными стариками» и находились где-то на периферии общественного сознания, если тогда даже сама сексапильность была связана с идеологией, то к концу 50-х (тем более 60-х годов) идеология была уделом «козлов» и «маразматиков». Синонимом жизни и молодости в общественном сознании стала или полная, демонстративная деидеологизация, или последняя идеология живой России — антисоветизм, антикоммунизм, от бытовых анекдотов

В НОМЕРЕ

1 ПОЛИТИКА

Н.Троицкий:

Можно прекрасно жить и в конфедерации. Хотя, кроме Швейцарии, ни одна из них до сих пор и десятка лет не протянула. Но, может быть, Россия создаст прецедент?

6



В.Варов:

Сегодняшняя деструктивная деятельность хасбулатовских кругов, я надеюсь, получит надлежащий убедительный отпор субъектов Федерации...

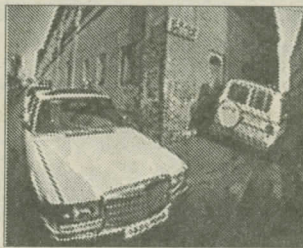
8

В.Воронов:

Более тридцати лет эта контора над чем-то интенсивно работала... проводила тысячи экспериментов. И никаких разработок, внедренных в технологию для сельского хозяйства?! Чьи же заказы они выполняли?

9

2 ЭКОНОМИКА



К.Буралев:

Мы приветствуем инициативу предпринимателей, способствующих поступлению на наш рынок — и в частности московский — иномарок.

12

А.Соколов:

Я считаю государственную политику, явно направленную на ограничение импорта автомобилей зарубежного производства, невыгодной для самого государства. И для покупателя, разумеется, тоже.

16

3 ЖИЗНЬ

Х.Эрикссен:

— Но автомобиль-то пригнали с Украины... — еще сопротивлялся я.

— Украина, товарищ Эрикссен, теперь у нас иностранное государство, поэтому для получения номеров нужна таможенная декларация.

22

В.Кантор:

В бывшем 20-м таксопарке, а ныне ТОО «Медведково», обзавелись «Фордом-Викторией», семиместным лимузином «Вольво» и новенькой, специально оборудованной машиной-такси «Шевроле-Каприс».



42

Все об иностранных автомобилях в России вы прочтете в специальном разделе этого номера, подготовленном рекламным агентством «Молва» совместно с журналистами «Столицы».

4 КУЛЬТУРА



Галина Вишневская:

Опера — это искусство не для всех. Опера для тех, кто ее любит и понимает.

52

В.Туровский:

Если сформулировать мое отношение к сегодняшнему телевидению, то лучше всего подходит чеканная народная формулировка: «Пожар в борделе во время наводнения».

55

А.Соколянский:

«Я» — последняя буква алфавита! — дразнят в школе тех, кого считают зазнайками и выскочками. Зазнайки и выскочки могут ответить: в русской азбуке буква «аз» — первая.

57

Москва, 101425, ГСП, К-51, Петровка, 22
Телефоны: 928-23-49, 921-67-45
Телефакс: 921-29-85
Телекс: 413739 autp

Еженедельник «Столица» учрежден Моссоблизом 2 июня 1990 г.
Зарегистрирован Государственным комитетом СССР по печати.
Свидетельство о регистрации № 84
Мнения авторов не всегда совпадают с точкой зрения редакции. При перепечатке ссылка на «Столицу» обязательна. Редакция в переписку не вступает.

С предложениями о размещении рекламы звоните по телефонам:
923-19-71, 928-83-40

По вопросам распространения обращайтесь по телефону:
928-27-69

Главный редактор: Андрей Мальгин
Заместители главного редактора:
Петр Смирнов, Владислав Старчевский,
Владимир Цыбульский
Коммерческий директор: Юрий Бычков
Директор издательства: Борис Рабкин
Ответственный секретарь: Анатолий Остроухов
Главный художник: Владимир Петров
Отдел общественно-политической жизни:
Александр Касатов
Отдел экономики и науки: Елена Эрикссен
Отдел правовых и морально-этических проблем: Елена Салина
Отдел искусств: Татьяна Савицкая
Отдел международной жизни:
Консуэло Сегура
Отдел оперативной информации:
Кирилл Рыбак
Отдел писем: Наталья Туровская

Номер набран и сверстан в фотонаборном центре еженедельника «Столица» на системе «Скантэкст-2000», поставленной фирмой «Аутопан» (ФРГ)

Номер подписан в печать 04.06.1993 г.
Тираж 100 000
Цена договорная

Над номером работали:
В.Цыбульский, С.Панов, Р.Катеева

© «Столица», 1993

Отпечатано в издательско-полиграфическом комплексе «Московская правда», ул. 1905 г., д. 7. Зак. 2006

«про Чапаева» до серьезных диссидентов.

Падение гнилой стены коммунистической идеологии автоматически означало, что на сцену выходит идеология антисоветская, антикоммунистическая. Но свет оказался для нее смертельным. На свету она мгновенно разложилась — как на сцене, под юпитерами разложились и ее носители, новые демократические политики, проповедники, читатели и писатели. Оказалось, что это просто идеология голого потребления, сдобренного «стебом».

Позорная идеология. Единственно надежная, вечно опирающаяся на землю, на реальность идеология. Идеология, находящаяся в идеальном соответствии с законом всемирного тяготения. Большевики пытались поставить Россию на голову — эта идеология опускает ее на землю. Опускает всем седлалицем.

«Учение Маркса всесильно, потому что оно верно». «Учение» современного постсоветского общества потребления всеильно, потому что оно вообще не учение. Люди хотят — дышать, есть, заниматься сексом, находиться в безопасности, богатеть, ездить на Запад, покупать дома и автомобили и плевать на всякую вообще идеологию. Для смеха это можно даже назвать «антикоммунизмом» или «неокапитализмом», но я, уж если использовать «изм», выбрал бы — «дарвинизм». Человек — животное, которое хочет получше приспособиться к суровым условиям внешней среды и приспособить к ним свое ближнее потомство.

Такой взгляд, конечно, и односторонен, и слишком груб и циничен, и — все что угодно еще. Только это правда. Для малых групп населения всегда были и будут и другие идеологии, которые заставляют человека насиловать свою биологическую природу ради самых разных идей, но в том-то и дело, что сегодня все эти идеологии — удел очень малых групп. Групп, которые слишком очевидно идут против господствующего в обществе настроения.

Именно поэтому, и только поэтому, так легко не только рухнул коммунизм (о нем что и вспоминать-то!), но так легко почти все смирились с откровенным, каким-то даже нарочитым обманом, исходящим от всех подряд политиков — белых, красных, правых, левых, вертикальных и горизонтальных. Ведь все всё видят — и смотрят спокойно. «Членовозы» слуг народа раздражали, «Мерседесы 600» новых слуг (а часто тех же самых) раздражают куда меньше. Брехня коммунистов бесила, ложь новых властей воспринимается спокойно. Почему?

Потому, наверное, что в душе никто настоящему глубоко и не верил и не надеялся. Получили то, чего, подсознательно, примерно все и ждали. Ну кто, всерьез подумавши, мог сомневаться, что «бал воров» приостановится? Кто? Люди, к счастью, всерьез, глубоко не надеялись на новую идеологию, на новое светлое будущее, не верили в него. Активная часть насе-

ления хотела скинуть нелепые, никому, по сути, не выгодные мертвые оковы государственного контроля (кстати, давно уже не выгодные и самим коммунистическим попам-расстригам) — и это было достигнуто. Все. Точка. Дальше серьезных надежд на то, что «он идет по улице — и вдруг у водосточного желоба... находит вишневым, скрипящим, как седло, кожаный бумажник. В бумажнике очень много денег, две тысячи пятьсот рублей... А дальше все будет чрезвычайно хорошо» — таких надежд у большинства людей не было. Поэтому и разочарование от того, что «дальше» вместо бумажника (или, скажем, полной «потребительской корзины») нога нащупала только мышеловку — это разочарование не стало смертельным. Разочарование, конечно, есть, и раздражение есть — но они настолько ничтожны, по сравнению с тем, чего можно было ожидать, настолько ничтожны, по сравнению с тем, что обязательно было бы, если бы люди действительно глубоко и всерьез верили всему, что им обещали политики-демократы 1989—90-х годов рождения, что не о чем и говорить.

И жалкие потуги «анпиловых-всехдурдомов-соединяйтесь» только лишний раз показывают, что новый режим — исключительно прочен. Коммунисты боялись свободы слова — Вторая республика легко допускает полнейшую свободу слова. Коммунисты держались на том, что все боялись тайной полиции — новый режим предельно ослабил тайную полицию. Коммунисты не смели реально поднять цены на товары — ну, здесь уж можно только поставить многоточие.

Режим не боится ничего. Он слишком прочен. Как известно, юному Ленину Жан-Дарм сказал — что вы бьётесь, молодой человек? Перед вами же — стена. На что вождь мировой революции ответил: стена — да гнилая. Ткни — и развалится. Всякая стена раньше или позже оказывается гнилой, и ее разваливают, когда находятся те, кто уже догадался, что стена-то — гнилая. Но невозможно свалить ту стену, которой просто нет. Невозможно свалить тот режим, который практически не насилует ни голос, ни глаз, ни слух человека, а только раздражает его обоняние сумасшедшими запахами из дорогих магазинов и говорит: я вас ничем не ограничиваю, крутитесь, доваривайтесь сами друг с другом или с мафией или с кем хотите еще и — действуйте, друзья, действуйте, меня вообще тут нет! Возразить этому режиму нечего, хватить его не за что.

Конечно, неколебимой останется только вот эта, базовая, фундаментальная основа режима. Конституции, законы, министры, президенты и судьи, естественно, будут меняться — на то и жизнь. И меняться куда быстрее, чем при коммунистах. Для политических болельщиков, которые переживают за любимую команду, любимых игроков, — для них работа всегда найдется. Но общие правила игры и

размеры поля не изменятся просто потому, что они очень удобные, они выкроены по размеру человека.

А постепенно и спортивный азарт спадает. Сегодня политический журналист может ответить на вопрос, почему он выбрал эту профессию, словами врача-кожника, который сказал: мои больные никогда не умирают, никогда не выздоравливают и никогда не будят меня по ночам. То же относится сегодня к политикам, к политическим скандалам.

Наши розовощекие политики быстро меняются, но суть их абсолютна, от времени не зависит. Когда-то я написал статью о Сергее Станкевиче. Я лично не знаком с ним, только по прессе и ТВ. Однако кажется, что-то удалось понять и ухватить. Не думаю лишь, что здесь какая-то очень сильная специфика именно С.Б.Станкевича. Здесь вполне уместна дедукция: «как будто я других не читал? Впрочем... разве что чудо?». Нельзя сказать, что таких чудес вовсе нет. Например, Ю.Ю.Болдырев кажется, как это ни удивительно, честным политиком. Однако его интервью в «Столице», — интервью и умное, и искреннее, один из немногих политических материалов, которые я прочел с удовольствием за последнее время, — полно пессимизма. Он не видит альтернативы — не нравственной, а реальной, физической, политической и социальной альтернативы режиму «милых друзей».

Правильно не видит. Альтернативы — нет.

Политики станут цивилизованнее, из них уйдет провинциальный голодный напор, но отличный аппетит, крепкие зубы, луженый желудок и... полное отсутствие всего остального — это останется навсегда.

«По его телу пробежал холодок — холодок безграничного счастья.

Он никого не замечал. Он думал только о себе.

Подойдя к выходу, он увидел сгрудившуюся толпу, пришедшую сюда ради него, ради Жоржа Дю Руа. Весь Париж смотрел на него и завидовал.

Затем, подняв глаза, он различил вдали, за площадью Согласия, палату депутатов. И ему казалось, что он одним прыжком способен перескочить от дверей церкви Магдалины к дверям Бурбонского дворца» (Мопассан. Милый друг).

Противно. Смешно. Завидно. Жизнь. Что можно противопоставить этой торжествующей потенциции?

Демократия этому ничего не противопоставляет. В этом ее сила, ее бессилие, ее глубокая человечность. Как говорится: «человеческое — слишком человеческое...»

«ДИКИЕ ГУСИ»: ПОЛЕТ В НИКУДА

Пять человек в камере смертников бакинской тюрьмы ждут своей участи. Михаил Лисовой, Константин Тукиш, Владислав Кудинов, Андрей Филиппов, Ярослав Евстигнеев служили в Армении — в 779-й отдельной роте спецназа 7-й российской армии. Они обвинены и осуждены за «совершение диверсий». Их называют солдатами удачи. Какая уж тут удача! Да и наемниками не назовешь — в армии таких зовут раздолбями. Приговор может отменить лишь президент Азербайджана Абульфаз Эльчибей. Хотя и возможное помилование еще не означает свободу.

Если правительственные российские структуры особой активности в разрешении этого вопроса не проявляют (мы можем, разумеется, говорить лишь о видимых шагах, закулисные действия — вне поля нашего зрения), то об общественности этого сказать нельзя. Пытаясь хоть как-то воздействовать на власти Азербайджана в целях спасения жизней российских солдат, в Баку вылетела делегация Комитета солдатских матерей во главе с Марией Кирбасовой. В планы группы входила встреча с президентом Азербайджана, председателем парламента и с самими смертниками. На встрече с советником президента и его пресс-секретарем им было передано послание Комитета, содержащее просьбу о помиловании. Первоначально солдатским матерям наметили, что президент обещал помиловать этих ребят. Была достигнута договоренность и

о встрече с президентом.

Но дальше все развивалось по иному сценарию — ответы становились все более уклончивыми, намеченные встречи откладывались, президент не выражал особого желания принять делегацию. Не состоялось и посещение Баиловской тюрьмы. Не помогли и ссылки на то, что Мария Ивановна Кирбасова одна из первых прилетела в Баку во время январских событий 1990 года и была плечом к плечу с матерями Азербайджана. Когда хождение по кругу стало бессмысленным, представители Комитета солдатских матерей были вынуждены покинуть Баку.

Итак, еще одна миссия провалилась? Что же, надеяться лишь на то, что господин Эльчибей прислушается к просьбе президента России? А ведь по-хорошему на скамье подсудимых должны бы сидеть не эти мальчишки, а весь российский генералитет, от командующих дивизиями на Кавказе до министра и начальника Генштаба. Ведь именно благодаря им российские войска в Закавказье оказались втянутыми в конфликты и просто-напросто разложились, а солдаты и офицеры оказались вынужденными искать приработку «на стороне». Если почитать интервью с осужденными солдатами в «Экспресс-хронике» (№ 41, 1992), то диву даешься: это бардак или армия? Читаю слова одного из солдат, Лисового: вышел, пошел, поехал, приехал, оформил в штабе документы... Это — армия?

Кстати, прежде чем судить кого-то за «наемничество», не грех бы и самим азербайджанцам вспомнить, что именно «русскоязычные» офицеры и солдаты составляют ударный костяк национальной армии. А в ВВС Азербайджана и вовсе служат лишь российские или украинские пилоты. В таких случаях в деревне обычно го-

ворят: чья бы корова мычала... Ведь дело о «наемниках» — палка о двух концах. Конечно, ни самих азербайджанцев, ни их противников никогда не волновала и не будет волновать судьба даже своих «диких гусей», попавших в плен, — их никто не будет обменивать на заложников или оружие. Но много ли будет охотников воевать за «независимость и территориальную целостность» того же Азербайджана, если там начнут расстреливать наемников, мнимых и подлинных?

Спору нет, каждый должен отвечать за преступление — но за свои, а не мифические. За что может отвечать солдат в бою, подчеркиваю, именно в бою? Даже наемники, расстрелянные или севшие за решетку, скажем, в Анголе, были осуждены не за участие в боях с регулярной армией, а за зверства против мирного населения. К нашему случаю это никак нельзя отнести.

Достоверно известно, что на суде не были соблюдены элементарные нормы международного права, а сами солдаты подвергались пыткам, показания из них на самих себя буквально выбивали.

Кроме пяти приговоренных к смерти суд осудил еще одного спецназовца, старшего лейтенанта Владимира Семеола — ему дали 15 лет лагеря усиленного режима. Любопытно, что прекрасно подготовленный профессионал, каким и является этот офицер, нанес гораздо больший ущерб в боях. Но его к смерти не приговорили. Почему? Осведомленные источники утверждают: старлея будут использовать в качестве инструктора на одной из баз азербайджанского спецназа... Интересно, будут ли его считать наемником армяне, если он попадет к ним в плен?

V. V.

НИ «ДНЯ» НА УКРАИНЕ НЕ БУДЕТ, НИ «ПАМЯТИ»

Как стало известно редакции «Столицы», власти Украины предпринимают самые решительные меры, чтобы недопустить распространения на территории своего государства идей и взглядов, близких к движению «Память» и известной газете «День».

Совсем недавно главный редактор «Дня» Александр

Проханов был приглашен в посольство Украины в Москве, где ему послом Владимиром Крыжановским в беседе с глазу на глаз было заявлено, что проведение намечавшегося на территории суверенной Украины праздника газеты «День» нежелательно.

Незадолго до этого лидер «Памяти» Дмитрий Васильев, направившийся поездом в Харьковскую область, был опознан, высажен из вагона и депортирован обратно на территорию России.

Ужесточается позиция Киева и в отношении официальных политических и должностных лиц из России. Как заявил высокопоставленный

украинский чиновник: «Некоторым государственным и общественным деятелям других стран (в частности, России) надо наконец понять, что территория Украины есть территория суверенного государства, где рады гостям, но лишь тогда, когда их приглашают хозяева...»

В завершение разговора киевский функционер напомнил, что раз Советского Союза более не существует и Украина является абсолютным независимым государством, то она и не потерпит больше никаких российских «проверок» или «инспекций» на своей территории.

Борис ГЛЕБОВ

ИЗ ДРОБОВИКА ПО ЛУБЯНКЕ?

Дело было так. На второй международной конференции «КГБ: вчера, сегодня, завтра» Владимир Вольфович страстно объяснялся в любви. К органам. Жертвы «психотронного террора» рвались к микрофонам. В феврале этого года, на первой такой конференции, «жертв» тоже хватало — они точно так же пробивались к микрофонам, наводя ужас на сотрудников Министерства безопасности, посетивших мероприятие по служебной надобности. Полковник Кондауров был в таком шоке, что его пришлось назначить шефом Центра общественных связей МБР и присвоить звание генерала.

Однако собрались же на конференцию совсем не для констатации очевидного факта, что единственным чекистом, пострадавшим от демократов, стал памятник Дзержинскому. По замыслу организаторов, среди которых ведущая роль принадлежит заслуженному диссиденту Сергею Григорьянцу, планировалось постепенно превратить конференцию в некое подобие общественного центра. В его задачи входили бы и функции анализа деятельности КГБ в прошлом и настоящем. Поэтому проблема общественного и парламентского контроля за спецслужбами и доминировала на мероприятии. Одна из заметных целей МБР на этой конференции — дистанцироваться как от деятельности чекистов сталинской эпохи, так и от наиболее грязных акций КГБ вчерашнего дня. Еще бы, кому охота, чтобы в тебя тыкали пальцем и именовали «гестаповцем». Тем более что те, кто были замешаны в подавлении инакомыслия, ныне занимают высокие посты в российской (и не только российской) госбезопасности. Один из таких, например, возглавляет КГБ Белоруссии. Другой — стал во главе Верховного суда Украины. Третий — ныне депутат Моссовета.

та. Четвертый — помощник вице-президента России Руцкого... И случайно ли, что возглавляющие региональные подразделения МБ люди, столь активно боровшиеся вчера с диссидентами и неформалами, ныне не менее активно противостоят исполнительной власти на местах? По крайней мере об этом неоднократно говорилось на конференции. Поэтому равнодушными к такой акции наследники железного Феликса никак не могли остаться.

Всего было четыре секции: «Возможность парламентского и общественного контроля за деятельностью служб безопасности», «КГБ и общественные организации», «КГБ и архивы», «КГБ и наука». Несомненный интерес представляла работа именно двух последних — в таком ракурсе деятельность нашей охраны исследовалась впервые. Сожаление вызывало лишь то, что организаторы откровенно сделали ставку на элитарные мероприятия, на громкие имена «шестидесятников», более популярные ныне в Европе, чем у нас. Но большинству этих людей, так и оставшихся в прошлом, по существу, сказать было нечего — ими все было сказано еще на первой конференции.

Представители же «проклятым заклеченного» ведомства не менее дружно доказывали, какие они милые и хорошие, совершенно не испытывая при этом ни малейшей потребности хотя бы покаяться в содеянном.

Интерес к этому мероприятию со стороны отечественной прессы был невелик. Что можно сообщить нашей публике такого «про КГБ», чтобы народ ахнул? Агентура МБ среди лидеров оппозиции? Эка невидаль! Было бы странно, если бы там не было чекистских стукачей-provокаторов, да и оппозиции эти «разоблачения» — что ордена на грудь. И в глазах всякого нормального человека ни один из деятелей «крайних» не станет хуже, если откроется, что он сотрудничал с ГБ-МБ.

Но жаль, что «неохваченным» осталось, скажем, проникновение чекистов в сферу экономики, особенно во внешнеэкономические операции, и непрекращающиеся попытки воздействия спецслужб на средства массовой

информации — от прямого давления до вербовки агентуры среди журналистов и проталкивания нужных материалов. Вне поля зрения остались и действия Лубянки в рамках сотрудничества со спецслужбами среднеазиатских республик, которых всегда больше «интересовали» собственные правозащитники, чем контрабандисты и торговцы наркотиками.

На мой взгляд, самыми сильными, пожалуй, были выступления двух бывших сотрудников КГБ — Ярослава Карповича и Виктора Орехова. Оба они порвали со своим ведомством (хотя в разное время и по разному поводу), оба говорили об основном виде деятельности служб безопасности — об оперативно-разыскной деятельности, то есть о работе с агентурой. Ярослав Карпович, сделав вывод, что работа любого агента содержит элементы измены и предательства, привел формулу подсчета общего числа сексотов, которая ужасает: «Умножьте число всех оперативных работников на десять — двенадцать — это агента ГБ. Умножьте это число еще на три — это число союзчиков, прошедших через сотрудничество с КГБ и МВД в качестве агентов, прибавьте к ним держателей явочных квартир... Много агентов — большая нация! Преступен режим, который столь активно насаждает агентуру». Общий его вывод пессимистичен — МБ продолжает не только содержать прежнюю агентуру, но и вербует новую. А реальный контроль за агентурой и оперативно-разыскной работой невозможен.

А вот Орехов обратил внимание на то, что слишком уж

большой почет и уважение оказали организаторы конференции действующим сотрудникам МБР — чуть ли не в обнимку с ними ходят, двадцать пригласительных билетов выделили, а сколько еще прошло по служебным и... журналистским удостоверениям? Но ведь это не должно удивлять — еще на первой конференции господин Кондауров объявил, что по согласованию с оргкомитетом будет видеозапись мероприятий. С чего бы это?! Для истории? Или на тот случай, когда можно будет видеозапись пустить в ход — для оперативной разработки?

В кулуарах один из членов оргкомитета в конфиденциальном порядке поведал, что, как и в феврале, пришлось им пойти на некую сделку с ведомством Баранникова, дабы обеспечить успех. «У них вполне достаточно сил, чтобы заставить молчать телевидение, чтобы вовсе сорвать все мероприятие», — сказал он. В частности, чиновники МБР шантажировали оргкомитет угрозой запретить своим сотрудникам принимать участие в дискуссии, без чего интерес к мероприятию резко бы ослаб. Какие же условия выдвигали они? Достоверно известно лишь то, что были приложены усилия на недопущение на дискуссию химика Вила Мирзаянова, обвиняемого в «разглашении государственной тайны». Организаторы приняли это условие и «забыли» пригласить Мирзаянова. А ему именно сейчас очень нужна поддержка прессы и общественности — надвигается суд. Довольно пренебрежительно организаторы отнеслись и к приглашенным ими же журналисту из Сара-

това Сергею Михайлову и уволенному из армии майору Владимиру Петренко, хотя тем тоже есть что порассказать.

Зато было неимоверное почтение к прессе иностранной — ей всюду был почет, уважение и бесплатные талоны на обед. Отечественные же журналисты, в лучших традициях «совка», к кормушке не были допущены. Посему лишний раз убедились, что для Григорьянца они люди «второго сорта». Да и не нужна ему родная пресса. «Мы вас сюда не звали», — заявил он в сердцах.

Хорошо хоть, что имел в виду только ресторан. Хотя что же делать, если по понятным и вполне простительным причинам у многих членов оргкомитета с прессой западной сложились хорошие отношения, а отечественную они до сих пор не воспринимают. Да и конференция явно была больше ориентирована именно на Запад. И на день позавчерашний.

Тем не менее, объективности ради, запомним обиды и признаем: даже такая конференция вещь необходимая, как и планируемое создание постоянно действующего центра по исследованию деятельности спецслужб. Кто только у нас не пишет о КГБ-МБР, кто только его не изучает: журналисты, историки, диссиденты, вчерашние и сегодняшние, «Мемориал». Почему бы не объединить усилия, чтобы не стрелять по Лубянке мелкой утиной дробью?

Но вот этого-то нашим спецслужбам и не надо — посему они столь активно и окучивают почву вокруг, потому-то они и пасутся на всех форумах, внося оживление и раскол. В кулуарах поговаривали, кто в шутку, а кто и всерьез, что именно носители щита и меча позаботились о пригласительных билетах на конференцию для постоянных клиентов некоторых клиник.

Но проблем это не решит. И от внимания общества кондауровым и баранниковым уйти не удастся.

Вот они, обидевшись, и заявили, что из-за необъективности выступавших отныне будут проводить свои конференции. Что ж, свой журнал они уже издали, теперь дело за своими конференциями, своими депутатами. Что? Ах да, уже и так имеются...

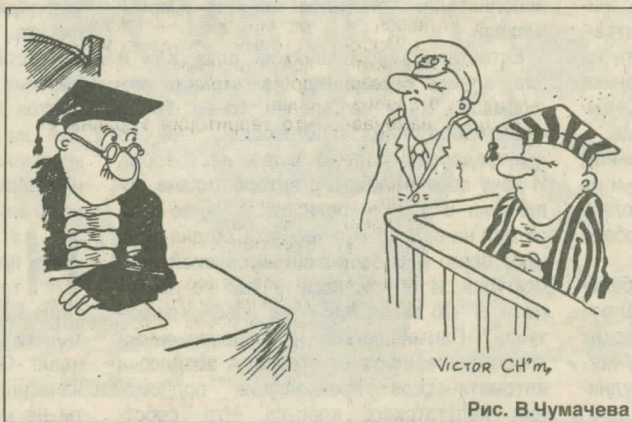


Рис. В. Чумачева

Владимир ВОРОНОВ

Николай ТРОИЦКИЙ

ИГРЫ С СУБЪЕКТАМИ, или Тайны конфедеративного договора

Российская Федерация никогда не распадется так, как распался Советский Союз. Она останется единой и неделимой. На бумаге. Бумага эта будет называться Конституцией.

Или — возможны варианты?

Хотелось бы... но... Мы уже привыкли к двум если не враждебным, то, во всяком случае, противоположным политическим понятиям: «центр» и «субъекты Федерации». Слово «центр» активно употреблялось в эпоху распада СССР, а теперь, в российских условиях, оно точно так же обозначает Москву и Кремль. «Субъекты» ранее назывались «союзными республиками». Сейчас, как и в недалеком прошлом, Центр пытается диктовать условия, а субъекты Федерации требуют (и получают) все больше и больше прав, полномочий, налоговых льгот, экономических послаблений.

Конечно, Россия — государство многонациональное, пестрое и изначально не приспособленное к некоей абсолютной унитарности. Рост самостоятельности регионов до определенных пределов неотвратим. С этим любому центру пришлось бы считаться и идти на компромиссы. Назад, к единой Российской или «советско-союзной» империи, голубой мечте «красно-коричневых», дороги нет. И все бы нормально... Если бы Центр не находился в состоянии перманентной «гражданской войны» с самим собой — между «Центром законодательным» и «Центром исполнительным». Каждая из половинок «Центра», дабы добить противника и не воевать на два фронта, вербует себе в союзники «субъекты Федерации». А те только «выигрывают» от московской междуусобицы.

Так и живут. И все, оптом и в розницу, кланятся, что «укрепляют Федерацию» и не допустят «развала России». А исполнительная власть, которая сегодня побеждает, кланится громче всех.

Считается, что заигрывание победителей с субъектами Федерации началось уже после трех скандальных депутатских съездов и апрельского референдума, когда президент поставил крест на сотрудничестве с парламентом.

Но еще в феврале этого года в «Белый

дом» со стороны Кремля поползли, неприятные, угрожающие слухи. Был среди них и один, вроде бы совершенно фантастический.

Якобы где-то в недрах исполнительной власти заготовлен проект так называемого «конфедеративного договора». Президент России в «час икс» должен встретиться с главами республик в составе России и с главами администраций краев, областей и округов, дабы подписать договор, согласно которому Россия превратится в конфедерацию. Со следующего утра прекращается действие прежней Конституции, распускаются федеральные органы законодательной власти, приостанавливаются полномочия центрального правительства, страной начинает править Совет глав республик и администраций во главе с президентом.

Авторство этого плана приписывалось Сергею Шахраю. Что и смущало. С чего бы председатель Госкомитета по национальной политике, страстный борец за единство России, будет вынашивать и разрабатывать планы ее «расчленения»? По заказу ЦРУ, масонской ложи, «мировой закулисы», что ли? Бред, наваждение! На зловеющий слух никто и не стал обращать внимания.

Но в России любую сказку норовят сделать былью. И каково же было мое удивление, когда в мае этот фантастический план начал реализовываться! А главным исполнителем оказался именно Сергей Шахрай.

Естественно, февральский слух, как и все слухи, основанные на утечках информации, был не вполне точен. Ни о «конфедеративных договорах», ни о «конфедерации» никто вслух не говорит. И хочу заранее снять с авторов плана обвинения в злостности. Скорее всего, они не ведают что творят. Сегодня речь идет всего лишь о новой российской Конституции. И о том, кому и как ее принимать. А что такое принятие новой Конституции? Самый легкий и безболезненный способ избавиться от старой. А заодно — автоматическое прекращение полномочий депутатского корпуса. Что, собственно говоря, и являлось содержательной

стороной таинственного плана, дошедшего в виде слуха до депутатов и журналистов. Остальные «вопросы» решаются просто. С правительством президент разберется сам, а его президентские полномочия продлеваются: народ на референдуме выразил доверие. Так что смена конституций не коснется главы государства.

Конечно, съезд народных депутатов не может принять такой вариант Основного закона. Ну и что? После всенародного голосования вице-премьер Шахрай выступал с многочисленными трибунами с руководящими разъяснениями по различным юридическим поводам (не будем вникать в детали, на основании какого закона он это делал). В частности, Шахрай отказал съезду в праве принимать Конституцию, «законодательные органы власти утратили легитимность» (правда, юристы-государствоведы утверждают, что такое может случиться только в результате государственного переворота. Но Шахрай думает иначе, и какие могут быть юридические дискуссии, если с этим согласен сам президент?). Но и это не страшно. Шахрай сказал: «элементы учредительной власти» (этот термин — его личный вклад в юриспруденцию) и, соответственно, право принимать Конституцию приобрели президент и субъекты Федерации.

Почему приобрели? Ну ладно, Ельцин может сослаться на результаты плебисцита. «Реакционный», «партократический», «торпедирующий реформы» съезд, так сказать, не оправдал народного доверия. Ну а среди руководителей субъектов Федерации много ли сыщется бывших диссидентов или хотя бы просто демократов? Там на девять десятых засела бывшая «парткомсовхозноменклатура». За что же им такой подарок — «учредительные полномочия»?

На уровне эмоций и формального права объяснения не найти. Зато с точки зрения политики все понятно. Одна из двух ветвей власти хочет окончательно стать самой главной. И близка к цели. Обесиленные (чтобы не сказать изнасилованные) референдумом, депутаты не могут уже оказать достойного сопротивления, но вцепились, как в соломинку

ку, в старую Конституцию. Значит, надо обойти съезд с тыла, принять поскорее новую с помощью субъектов Федерации. Чтобы они не возразили, можно наделить их любыми полномочиями, даже «учредительными». Как не наградить союзника?

В первоначальных планах Шахрая и его единомышленников, которыми они открыто делились с прессой, была полная «чистота жанра». Вместо «реакционного съезда» созывается «Совет Федерации», состоящий из глав исполнительной и представительной власти каждого субъекта. Этот Совет играет роль «учредительного собрания», быстро принимает Конституцию и элегантно превращается в верхнюю палату нового парламента на переходный период (кстати, переходные периоды в России имеют «привычку» растягиваться на десятилетия).

Но... не получилось. Парламент повел себя хитро (инстинкт самосохранения есть и у коллективных органов власти): часть его руководства, а затем и Хасбулатов отказались от прямой линии конфронтации. Президент начал колебаться, искать компромиссы и консенсусы. «Возникли» и потребовали принять их в конституционную игру партии, движения, промышленники, предприниматели, органы самоуправления, профсоюзы и черт знает кто еще. «Учредительное собрание» раздулось, разрослось до необъятных размеров сегодняшнего «конституционного совещания», напоминающего всенародное вече, великий хурал или съезд КПСС...

Но это все — напускное. Много званных на совещание, да мало избранных, с «элементами учредительной власти». Цель осталась прежней: добиться согласия субъектов Федерации с «президентским» проектом Конституции.

Согласие можно купить. Но центральной власти это будет дорого стоить. У «исполнительного Центра» оказались очень вредные и неуступчивые союзники. Они, знай, требуют своего. И готовы принять любую российскую конституцию, но на жестких условиях. На каких?

Субъектам, грубо говоря, наплевать на борьбу демократов с парткратами, на экономическую реформу в целом, на проблемы легитимности, на «конституционное поле» и на то, какая ветвь власти верховодит в Москве. Оговорюсь: обобщения всегда схематичны — среди российских губернаторов, председателей Советов и мэров имеются исключения. Но я говорю о большинстве, которое и определяет

правила игры.

Так что же хотят субъекты Федерации увидеть записанным в тексте Основного закона?

Края и области желают сравняться по статусу с республиками. И речь идет не только о внешних атрибутах государственности, хотя и они не помешают. Главное — налоги, распоряжение собственными недрами и внешнеэкономическая деятельность при минимальном контроле Москвы. Республикам уже оставляют до 70 процентов всех налоговых сборов, областям и краям — 20—30 процентов. На многочисленных региональных совещаниях в мае главы администраций и Советов дружно требовали отменить эти диспропорции. В идеале они все хотели бы добиться «одноканальной системы» налогообложения. Что это значит? Простую вещь: сумму налоговых отчислений субъекта определяют не в Москве, в министерстве финансов, а на местах — в Самаре, Магадане и т.д. И сами местные власти решают, сколько надо отправить в Центр. В свое время за «одноканальную» систему для союзных республик боролся Ельцин и его коллеги.

Бывшие российские автономии, ставшие суверенными республиками, добились уже многого. Но им бы еще надо признания со стороны Москвы добровольности их вхождения в Российскую Федерацию и права на выход из нее. Ну и хорошо бы также «одноканальную» налоговую систему. Но так как области и края выравниваются в правах с республиками (а тот же Шахрай уже вынужден был это пообещать), то повышается уровень претензий со стороны республик. Они хотят в любом случае быть на особом положении. И у них остался всего один шаг: объявить себя полностью самостоятельными государствами и потребовать заключения двусторонних договоров с Москвой.

Башкирия уже близка к этому. А Татар-

стан — добился. Казани от российской Конституции нужна всего лишь простая констатация факта, что Татарстан — «ассоциированный член», «субъект международного права», а не субъект Федерации. Но если можно одному, то почему нельзя остальным? Региональные амбиции растут по цепочке. Число «особых статусов» и «ассоциированных членов» множится и будет множиться. Процесс пошел.

Накануне окончательного одобрения Конституции каждый субъект Федерации прочитает текст, проверит, учтены ли его пожелания, и лишь тогда поставит предварительную подпись: «Не возражаю». На ученом языке это называется «парафированием». Нормальные конституции целостных государств так никогда не принимаются.

Попросту говоря, процесс парафирования будет означать строительство нового государственного образования снизу вверх, учреждение нового российского государства. Вот вам и «элементы учредительной власти». Зря, что ли, их давали?

Вот вам и «конфедеративный договор». Конституированное таким образом государство будет обладать всеми признаками конфедерации.

Конфедерация — это союз нескольких суверенных государственных образований, создающих некую новую общность или содружество, в котором они добровольно, ради собственного удобства делегируют образуемому ими Центру некие полномочия. И даже готовы оплатить этому Центру расходы, необходимые для жизнедеятельности. Неважно, как называет себя такое содружество, но ясно, что это — не единое и не целостное государство.

Можно прекрасно жить и в конфедерации. Хотя, кроме Швейцарии (а участь швейцарцев, боюсь, нам не грозит), ни одна из них до сих пор и десятка лет не протянула. Но, может быть, Россия создаст прецедент? Ведь ее субъектам нужен и еще долго будет необходим заботливый Центр, приходящий на помощь в трудную минуту. Когда случился страшный пожар на КамАЗе, в Набережных Челнах, суверенный президент Татарстана сразу вспомнил, что он еще не отделился от Москвы.

Так что Российская Федерация не развалится. Она просто тихо и незаметно перестанет существовать.

Если, конечно, федеральные власти не прекратят грызться между собой и не займутся всерьез своей, пока еще сохраняющейся Федерацией.

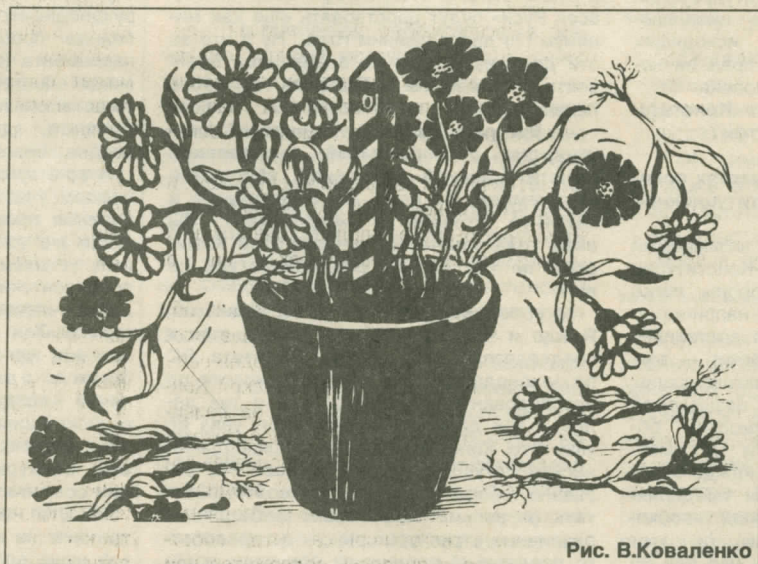


Рис. В.Коваленко



Владимир ВАРОВ,
член Конституционной комиссии,
председатель подкомитета Комитета
Верховного Совета России по законодательству

КОНСТИТУЦИОННАЯ ВОЙНА: ВОЗМОЖНО ПЕРЕМИРИЕ, НО ЭТО — ВРЯД ЛИ

— Владимир Константинович, какова, на ваш взгляд, подоплека нынешней конфронтации между сторонниками и противниками двух проектов новой Конституции?

— Очень простая подоплека. Есть люди, в принципе не желающие принятия демократического (то есть нормального) варианта новой Конституции. А на принятие тоталитарной у них смелости пока не хватает. Поэтому они заинтересованы затягивать конституционный процесс до тех пор, пока не наберут достаточно духа эту тоталитарную Конституцию принять. Они рассчитывают на рост недовольства складывающимся тяжелым социальным и экономическим положением (и сами же над тем, чтобы это положение ухудшилось, достаточно системно трудятся в последнее время).

Противоположная сторона (назовем ее условно реформаторской) заинтересована как минимум в стабилизации ситуации в России. И, безусловно, мы заинтересованы в скорейшем конституировании общепринятых во всем мире цивилизованных правовых принципов, исходящих прежде всего из приоритета прав личности, прав отдельно взятого человека.

— Этому отвечает проект Конституции, предложенный президентом?

— Несомненно!

— А если в самых общих чертах сравнить его с вариантом Конституционной комиссии?

— Если посмотреть на так называемый «хасбулатовский» вариант Конституции хотя бы с экономической стороны, легко увидеть, что в ряде статей — например, о собственности (т.е. о том, что составляет основу свободы каждой личности) — закреплены положения, предусматривающие, по сути дела, произвол так называемой общественной необходимости, общественной целесообразности. А именно: исходя из этих норм, у каждого отдельно взятого человека или предприятия под маркой «общественной необходимости», «целесообразности» (а этот принцип, вы помните, царил у нас все 75

лет) в любой момент может быть просто-напросто отобрана собственность, а значит, и свобода.

И еще одно немаловажное обстоятельство, уже чисто политическое. Взгляните на так называемое «переходное положение» по их варианту Конституции. Сегодня всем уже ясно, что какие-то более или менее цивилизованные, нормальные правовые решения надо принимать срочно. Ясно же: страна стремительно движется не просто к гражданской войне (которая, можно сказать, уже началась), а к более страшным процессам, в результате развития которых от России могут остаться одни «ошметки»... Если еще и они останутся. Так вот именно в этой ситуации в «переходных положениях» «хасбулатовской» Конституции затвержден принцип абсолютной стабильности для... нынешнего состава парламента (!)... Иными словами, предусматривается не только фактически, но и юридически положение, при котором этот съезд, и этот Верховный Совет, а стало быть, и этот, конкретный, «спикер всея Руси» будут царствовать еще как минимум (!) два с лишним года... Ну а что за эти два года может со всеми нами произойти, я думаю, вы и без меня прекрасно понимаете.

— Вы утверждаете, что «проект Конституции, разработанный съездовской Конституционной комиссией, абсолютно неприемлем. Но ведь эта Конституция в какой-то степени и «варовская». Вы ведь тоже являетесь членом этой Комиссии, не так ли? Не раздваиваетесь ли вы?

— И не только членом этой Комиссии. Я еще и член Верховного Совета, еще и председатель подкомитета Комитета ВС по законодательству, и член Комиссии по расследованию событий 1 мая, и так далее, и так далее... Как говорится, увяз по уши. Это, конечно, абсолютно шизофреническая ситуация в моем случае... Но, серьезно говоря, я считаю, что можно работать (и весьма эффективно работать) в различных структурах, но — до известного предела! И оставаться при этом поря-

дочным, честным человеком, не дать себя замазать...

— Хасбулатов все время твердит: политика — грязное дело...

— Да, он в этом убежден и, тем не менее, заметьте, успешно и с явным удовольствием продолжает этим «грязным делом» заниматься... Любопытно, правда?

Я не считаю политику «грязным» делом и, насколько это возможно, стараюсь делать ее чистыми руками. Когда же это становится невозможно, я — ухожу. С некоторых пор стало очевидно — эта Конституционная комиссия (съездовская) уже не обратится к разуму, к здравому смыслу. Значит, мне бессмысленно продолжать в ней работать. Сейчас, правда, наблюдаются некоторые обнадеживающие тенденции в поведении ряда членов этой Комиссии.

— Вы имеете в виду сюжет с выступлением Николая Рябова на сессии Верховного Совета?

— Не только само выступление Рябова. Это ведь, как вы понимаете, не просто выступление одного депутата, пусть даже руководящего. Оно отражает некие глубокие процессы, происходящие внутри парламента (в которых участвуем и мы) и свидетельствующие о том, что в парламенте остались люди — с точки зрения их интеллекта, здравого смысла, — еще не вполне... безнадежные...

А во-вторых, когда речь идет конкретно о моем участии в сегодняшнем конституционном процессе, я могу сказать, что с таким же успехом (а точнее, с куда большим успехом) участвую и в работе над президентским проектом Конституции, являясь членом соответствующей рабочей группы. Так что никаких раздвоений во мне нет; где бы я ни работал, я везде работаю в одном направлении. В направлении создания демократической российской цивилизованной Конституции.

— Можно ли, по-вашему, два основных конкурирующих проекта Конституции соединить в один?

— Это невозможно. По очень простой причине: на нормальную доработку проектов наши оппоненты пойти не способны в

принципе. Мы согласны пойти в какой-то мере им навстречу, принимая (с некоторыми небольшими оговорками) поправки, не искажающие основной, президентский, вариант Конституции. Но — именно президентский должен быть при этом основным! И только при этом условии «мастодонт» в виде съезда может, не мешая обществу и государству, существовать еще два года... Но дело-то в том, что сторонники «хасбулатовского» варианта Конституции никогда в жизни не откажутся от принципиального изменения главных статей своего проекта — о собственности, о земле, о «переходном положении» и т.д., — от претензий на неограниченную власть в конечном итоге. А значит, любые попытки объединить эти два проекта — это все равно как если вместо авиационного двигателя пытаться установить в самолете тракторный. Куда сможет «полететь» такой самолет, думаю, вы догадываетесь...

— В таком случае, на что же вы рассчитываете, говоря о каких-то намечившихся в последнее время позитивных сдвигах и тенденциях в конституционном процессе?

— С нашей стороны я надеюсь на работу, рассчитанную на интеллект, на совесть, на нравственность, в том числе и при дальнейшей работе над новой Конституцией. А со стороны так называемого парламента — у меня надежда исключительно на одно: что проблески сознания не будут задушены в корне... Все-таки я продолжаю оставаться идеалистом, видимо. И верю еще в здравый смысл людей, занимающихся политикой. Но, конечно, не таких людей, какие верховодят в «Гражданском союзе», в ФНС и прочих организациях.

— Оба коллектива авторов проектов Конституции, как видно, в первую очередь сегодня рассчитывают на поддержку субъектов Федерации. Вы — тоже? И что имеется при этом в виду под словами «субъекты Федерации»?

— По-моему, под субъектами надо понимать не всех этих начальников, которые выдают себя за выразителей дум и чаяний народа, а сами народы: население республик в составе Российской Федерации, областей, краев, автономных округов и так далее. И в этом плане референдум ответил нам на многие вопросы. В частности, получила вотум доверия политика президента, который, как известно, накануне референдума опубликовал тезисы своего проекта Конституции. Следовательно, высказав президенту свое «да», люди одобрили в принципе и его вариант Конституции. А сегодняшняя деструктивная деятельность хасбулатовских кругов, я надеюсь, получит надлежащий убедительный отпор субъектов Федерации, народа этих субъектов.

— А если все же «начальникам» субъектов Федерации, как вы их называете, удастся выдать свое мнение за мнение народов, что предпримете вы, сторонники президентского варианта новой Конституции?

— Если понадобится, то и референдум проведем.

Григорий КРОШИН

ГЛАВНОМУ РЕДАКТОРУ ЕЖЕНЕДЕЛЬНИКА «СТОЛИЦА» МАЛЬГИНУ А.

В № 36 (94) нашего журнала «Столица» за 1992 год в статье Бориса Глебова «Грибной Чернобыль» назван НИИ фитопатологии (в Одинцове Московской области) в качестве заведения, в котором «занимаются разработками в области химического и бактериологического оружия массового поражения и якобы по странному совпадению проводят часть своих смелых научных экспериментов в... Капустином Яру...».

Сообщаю, что Всероссийский научно-исследовательский институт фитопатологии является организацией Российской академии сельскохозяйственных наук (РАСХН) и никогда, с момента своего основания в 1959 году, не находился в ведении Министерства обороны СССР.

Деятельность института осуществляется в соответствии с программами и планами научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ РАСХН (ранее ВАСХНИЛ), МСХ РФ (ранее МСХ СССР), Министерства науки, высшей школы и технической политики РФ (ранее ГКНТ СССР) по изучению возбудителей наиболее опасных болезней сельскохозяйственных культур и разработке высокоэффективных способов защиты от болезней, вредителей и сорняков. ВНИИФ никогда не проводил никаких экспериментов в Капустином Яру и прилегающих к нему районах и никакого отношения к грибам, которыми отравились грибники в ряде областей страны, не имеет. Экспертиза грибов и других тканей ни в институте, ни специалистами института не проводилась, и никто во ВНИИФ с таким предложением не обращался.

Директор института А.А.Макаров

ПОЛКОВНИКИ ОГОРОДНЫХ ВОЙСК

— Применение гербицидов в качестве боевых средств — для уничтожения урожая противника — крайне неэффективно. Подсчитано, например, для того, чтобы полностью уничтожить урожай на Кубани, необходимо задействовать чуть ли не всю авиацию НАТО в течение недели. Это же бессмысленно во время войны! — так компетентно убеждали меня специалисты НИИ фитопатологии в Больших Вяземах Одинцовского района Московской области.

— Нет, нет, мы никогда не вели никаких разработок для военных! Мы работали только на сельское хозяйство — на Минсельхоз, на ВАСХНИЛ — сельскохозяйственную академию (кстати, один из вице-президентов ВАСХНИЛ курирует оборонные вопросы, как и один из замов министра сельского хозяйства).

Справка: «Гербициды — химические вещества, применяемые для уничтожения растительности». (БСЭ, М., 1971, т. 6, стр. 351.)

«К химическому оружию можно также отнести химические средства уничтожения растений — гербициды и дефолианты (БСЭ, М., 1987, т. 28, стр. 279.)

Познания моих собеседников — ученых-фитопатологов в такой деликатной сфере, как военная химия, оказались весьма обширными. Мне, дилетанту, было очевидно, что директор НИИ, ученый секретарь и замдиректора по науке очень хорошо ориентируются в современных теориях ведения химической войны.

Вяснилось, что институт в свое



Рис. А. Зайца

время готовил закрытые учебники по гражданской обороне. (Кстати, вопросами гражданской обороны всегда занимался заместитель министра обороны...)

Странные люди: приехал я для подготовки опровержения, а меня тут просвещают на военно-химические темы. Специалисты по патологии растений не поленились даже подсчитать (в личное, свободное от науки время?), сколько самолетов и гербицидов потребуется для ликвидации урожая, например, на Кубани. Кстати, а почему именно этот регион? Оказывается, именно там (а не в Капустинном Яру) проводят эксперименты с гербицидами наши фитопатологи — край этот по своим природно-климатическим условиям напоминает основные зерновые районы США...

— Нет, нет, с момента основания нашего института в 1959 году мы никогда не имели никаких дел с военными — мы всегда занимались лишь разработкой методов повышения урожайности ряда культур и средств борьбы с сорняками. Поэтому публикация в «Столице» наносит ущерб престижу НИИ, ставит под удар наше международное сотрудничество. У нас обширные связи, контракты. Далее последовали наименования сотрудничающих с НИИ фитопатологии известных химических гигантов — Shell, Sandoz, Monsanto Company.

Но мой вопрос по поводу отечественных достижений застал ученых мужей врасплох: уныло переглянувшись, они сообщили, что у НИИ нет разработок не то что мирового уровня, но и вообще применяемых сейчас в нашем сельском хозяйстве... А западным партнерам институт нужен лишь в качестве плацдарма для проникновения на наш рынок пестицидов — фитопатологам «доверили» проверку и испытание готовых препаратов — работу для лаборантов. Ну, естественно, кое-что из оборудования подкидывают, поездки...

Более тридцати лет эта контора над чем-то интенсивно работала, перевела миллионы еще доинфляционных рублей, проводила тысячи экспериментов по всей стране — от Сахалина до Кубани. И никаких разработок, внедренных в технологию для сельского хозяйства?! Чьи же заказы они выполняли? Например — профессор института Н.К.Близнюк?

Справка: Н.К.Близнюк — профессор, доктор наук, бывший руководитель одной из ключевых лабораторий НИИ фитопатологии, автор и соавтор сотен научных работ и изобретений, ведущий специалист по гербицидам *сплошного действия*. Американские военные эксперты говорят о профессоре

Близнюке как о сотруднике Военной академии химзащиты. Известные специалисты в этой области подтвердили: да, профессор и завлаб мирного научного института служил в химвойсках. В отставку вышел в звании полковника. По некоторым данным, в 60—70-е годы он считался главным специалистом программы по разработке военного использования гербицидов — искал препарат, позволявший эффективно уничтожать посевы на территории потенциального противника, — в США и странах Западной Европы. Все его работы в этой сфере защищены авторскими свидетельствами именно под вывеской интересующего нас НИИФ. Где полковник и трудился чуть ли не со дня его основания, с 1960 года.

Еще до посещения «мирной» конторы в Больших Вяземах мне удалось побеседовать с одним из разработчиков «не признаваемого» нашими спецками по борьбе с сорняками подвида химического оружия — гербицидного. Не могу назвать имя собеседника — конфиденциальность была условием нашей встречи. Назовем его полковником. Он и в самом деле полковник — как и Н.К.Близнюк, закончил химакадемию. Работал в том же ВНИИФе. Впрочем, там много полковников работало. «Мой» с явной неохотой, но признал, что НИИ вел разработки в интересах военных — исследовали возможность применения гербицидов сплошного действия для уничтожения урожая противника на корню. Тот же собеседник поведал, что сами американцы, убедившись в бесперспективности этого направления еще в начале 60-х (зачем поливать какой-то гадостью советские поля и огороды? Все успешно само сгниет...), воспользовались войной во Вьетнаме, чтобы под шумок избавиться от огромных запасов этих крайне токсичных веществ. Наши же «оборонщики» поняли это, в лучшем случае, лишь в конце 70-х. Если, вообще поняли — даже в 80-е они пытались найти гербицидам военное применение.

Что было, то прошло. Если прошло. Но, по словам пожелавших остаться неназванными химиков, на Кубани продолжают экспериментировать с гербицидами, не предназначенными для применения в сельском хозяйстве. А мы потом удивляемся: чего это сыроежки вдруг поганками стали?

Впрочем, полковники фитопатологических войск паслись не только на кубанских огородах. В тропических тоже — изучали на месте «передовой боевой опыт», пытались творчески пе-

реработать его. Борцы за урожай побывали, например, во Вьетнаме, в штатском платье, естественно. Например, полковник А.Ф. Коломеец, тоже профессор и доктор наук, бывал там опять-таки под прикрытием вывески института фитопатологии. Как и Близинок, он тоже является автором многих разработок по «борьбе с сорняками». Во Вьетнаме, во время и после войны, побывали и многие другие «штатские» специалисты по растениям — и из нашего уважаемого НИИФа, между прочим. Все они трудились там под крышей и ныне существующего, но малоизвестного широким кругам Тропического центра. Правда, это уже другой разговор. Скажем лишь, что сей Центр, находясь формально под эгидой Академии наук, фактически является составной частью химических войск — еще год назад в заместителях руководителя Тропического центра ходил академик Кунцевич, являвшийся тогда же одновременно и заместителем командующего химическими войсками. Впрочем, погоня генерал-лейтенанта академик Кунцевич не снимает и поныне. Или в Больших Вяземах никогда не слышали про Тропический центр?

Какой в этом криминал, спросите вы? Криминал пусть ищут криминалисты. Но, во всяком случае, ученым мужам вышеупомянутого учреждения, где на грядках и в парниках пасутся полковники огородно-химических войск, где более тридцати лет интенсивно и «успешно» ищут то ли как за урожай бороться, то ли как с урожаем, незачем обижаться на публикацию «Столицы». Долгое время многие «гражданские» химики, не добившись успеха в мирных областях науки, набивались к военным в хлебники. Это и деньги приносило неплохие, и жизнь начиналась тихая и непыльная — под грифом секретности можно было такие диссертации делать! Неспособные к настоящей науке ученые мужи и целые коллективы (и не только связанные с химией) десятилетиями дурили наших военных: вот-вот получится, еще немного, еще чуть-чуть, до выдающегося открытия лишь пары миллионов не хватает... Да и военные химики мухлевали будь здоров. Генерал Кунцевич, отвечавший за разработку новейшего химического оружия, умудрился подсунуть на Ленинскую премию 1991 года под видом сверхнового газа VX вариант, разработанный аж в 50-е годы — не успевали довести действительно новый образец «до ума» после аварии. Другие военные химики все-таки надеялись найти боевое применение химическому веществу (бомбикол), сбивавшему с толку самца бабочки-шелкопряда в период брач-

ных игр. Трудовой энтузиазм иных биохимиков был направлен на поиски препарата, поражающего иммунную систему только... негров. Конечно, были и вполне серьезные разработки, но сколько ж было шарлатанов... Помните, из недавнего выступления кавэзовской команды: «Наши пестициды самые пестицидистые в мире...» Конечно, военные понимали, что от этих «ученых» боевого толку мало, но все же продолжали финансировать заведомо мифические программы. Чисто по-русски: авось что-нибудь из пробирки да вылезет...

И вылезало — некоторые химические вещества, производимые сейчас нашей промышленностью, могут с успехом использоваться для приготовления как гербицидов, так и боевых отравляющих веществ. И, между прочим, их производство совершенно не подпадает ни под какие сокращения химоружия — ни по каким международным соглашениям.

В 1973 году в СССР запретили при-

менение таких гербицидов, как, например, 2,4,5-Т и его производных, в процессе производства которых могут образовываться высокотоксичные диоксины. Но военно-цивильные борцы с урожаем продолжали испытывать их и после. В интересах сельского хозяйства, где они никак не могли больше применяться?! В 1977 году гербицидное оружие было поставлено вне закона на международном уровне. Но тут же в СССР принимают нормативные документы на уже запрещенные в нашей агрономии препараты. Трактовать это приходится однозначно: что селу смерть, то «оборонщикам» здорово.

Вместо грибного соуса. По данным на 8 августа 1992 года, в Краснодарском крае обычными съедобными грибами отравились 160 человек, из которых 29 скончались. Не забыли про полигоны на Кубани? Лето наступило, новый грибной сезон впереди...

Владимир ВОРОНОВ

Корпорация ИнтелМаркет

Факс: (095) 946 32 98

Телекс: 621585 AVES SU, телетайп: 209073 ABEC

приглашает Вас к взаимовыгодному сотрудничеству.

Большой выбор предлагаемых компанией услуг и разнообразность деятельности на интеллектуальном рынке позволяет нам решать следующие задачи.

- ☐ **Обеспечение полного правового обслуживания юридических и физических лиц**
 Нотариальные услуги
 ☎ 946-4517
- ☐ **Поиск потенциальных партнеров в России и за рубежом**
 Сбор и предоставление информации о роде деятельности и финансовом состоянии потенциальных партнеров, действующих на территории России и за рубежом
 ☎ 946-4516
- ☐ **Содействие в покупке и продаже любой недвижимости в Москве**
 ☎ 449-3764, 445-4263
- ☐ **Содействие в покупке недвижимости в Голландии**
 Организация бизнес-туров в Голландию
 Конвертация и перевод денежных средств в любой иностранный банк.
 ☎ 946-4516
- ☐ **Аудиторские услуги**
- ☐ **Страховое обслуживание**
 ☎ 191-4360

Гарантия конфиденциальности, скорость и индивидуальный подход к каждому клиенту — наш стиль работы.

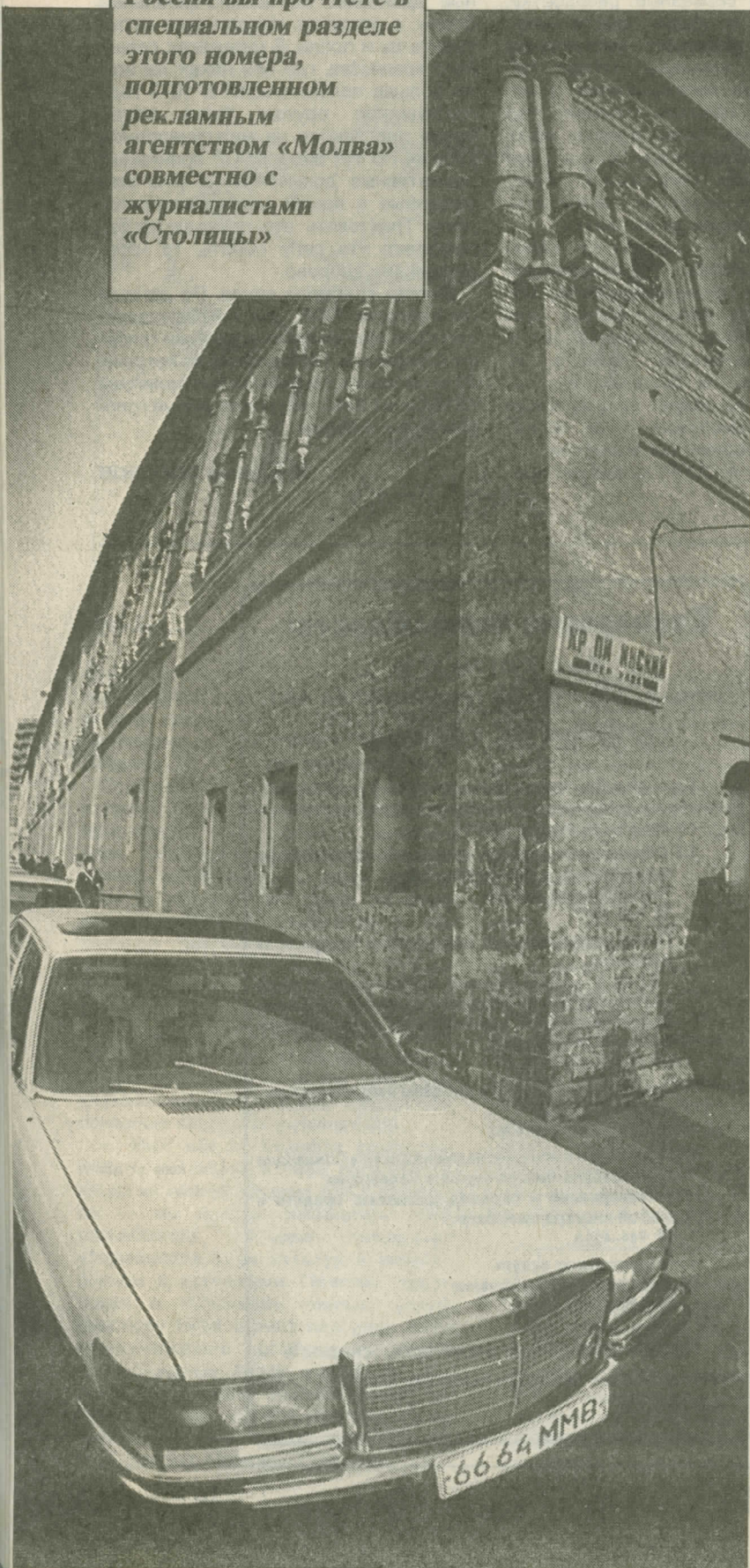
Все об иностранных автомобилях в России вы прочтете в специальном разделе этого номера, подготовленном рекламным агентством «Молва» совместно с журналистами «Столицы»

...НЕТ, НЕ «ВОЛГУ» — «BMW»!

Наш корреспондент **Евгения АРБУЗОВА** беседует с первым заместителем премьера правительства Москвы, руководителем комплекса экономических реформ **Константином Эдуардовичем БУРАВЛЕВЫМ**



— Константин Эдуардович, известно, что Россия по количеству автомобилей на душу населения занимает место лишь в пятом десятке. Увы, мы уступаем здесь не только развитым странам, но и многим развивающимся. По оценкам некоторых специалистов, дефицит легковых машин составляет у нас от 1,5 до 3 миллионов единиц в год. Но, даже несмотря на ввод новых таможенных правил (а они ужесточились), наша страна манит зарубежных автомобилестроителей. «Россия — безграничный автомобильный рынок», — заметил недавно президент известной фирмы «Стэн Корнелиус энтерпрайзес» Стэн Корнелиус. Кто-то, может быть, посчитает это высказывание чересчур оптимистичным, но все же, согласитесь, проводимые в Москве автосалоны



За последний год число владельцев иномарок в Москве увеличилось почти в десять раз



дают вполне ощутимые на улицах результаты. Как вы к этому относитесь?

— Вполне положительно. Мы приветствуем инициативу предпринимателей, способствующих поступлению на наш рынок — и в частности московский — иномарок. У этих машин немало достоинств. Прежде всего большинство из них мощнее и экономичнее отечественных. У них более «экологичные» двигатели. К тому же это очень красивые и удобные машины.

— Сегодня по улицам Москвы «бегают» более 40 тысяч иностранных авто — «Мерседесы», «Форды», «БМВ». Телереклама призывает покупать «Вольво». А каким искушением стали пуленепробиваемые «Тойоты»? У одних это вызывает жгучую зависть, других раздражает и даже порой приводит в ярость — мы не привыкли прощать соседу его благосостояние. При социальном расслоении общества нельзя не учитывать этот вот моральный фактор. На владельцев иномарок смотрят с подозрением. Считаете ли вы, что иномарку можно приобрести на честно заработанные деньги и вполне законным путем?

— Безусловно, хотя бывает и по-другому. Зарубежное авто, конечно же, неотъемлемая часть имиджа преуспевающего человека, его визитная карточка, если хотите. А поскольку победителя не судят, то, как правило, и не интересуются, как она у

него появилась, и с этим пока ничего не поделаешь.

— Утверждают, что рынка автомобилей в России нет, а есть хаос, и в нем царит полный беспредел.

— Этого следовало ожидать. Не секрет, что еще совсем недавно только министерства определяли, какие машины надо покупать и сколько. Например, в 1990-м мы импортировали около 8 тысяч автомобилей, из них 1500 «Вольво», 1000 «БМВ», 1100 «Мерседесов». Сегодня же сотни фирм действуют на свой страх и риск. Никому не известно, кто покупает машины, за какую цену, каким маркам отдается предпочтение и вообще что с ними происходит, когда они пересекают российскую границу. Серьезные исследования по этому поводу отсутствуют.

— Мы знаем, что экспонаты на автосалонах не задерживаются — раскупаются задолго до окончания выставки. Покупателей радует, что цены явно ниже наших рыночных. Западные производители готовы продавать здесь свои машины на 30 процентов дешевле. По мнению специалистов акционерного общества «Автоимпорт», подавляющее большинство импортеров имеют дело не с самими компаниями-производителями, а с их посредниками-дилерами. То есть машины попадают к нам через третьи руки. Отсюда, наверное, и невероятный разброд в ценах.

— Все это должно в конце концов

измениться. Производителей автомобилей представляет в России бюро информационно-издательской фирмы «Евротакс». По мнению ее сотрудников, для наведения порядка на российском автомобильном рынке нужна объективная и полная информация о том, что, где и сколько стоит.

— По-видимому, именно отсутствие такой информации превращает Россию в место сбыта украденных в Европе автомобилей?

— Конечно.

— Какой автомобиль вы рекомендовали бы купить, если бы у вас попросили совета?

— Прежде всего, при покупке автомобиля надо помнить, что по своим техническим параметрам некоторые иномарки просто не пригодны для наших дорог.

— И в то же время наши отечественные...

— Думаю, наши автомобильные заводы следует поставить в такие условия, чтобы они просто были бы вынуждены сделать свои модели конкурентоспособными. Иначе, конечно, очень скоро ГАЗ и АЗЛК станут выпускать уже не «Волги» и «Москвичи», а «Опели» и «Вольво», чего бы очень не хотелось.

Фото Э.Кудрявицкого

НАША ИНОМАРКА

В Лондоне, на Бейкер-стрит, у штаб-квартиры литературного героя стоит полицейский, не очень презентабельно экипированный à la XIX век.

— О, вы из России! — сказал он недавно группе журналистов, решивших наведаться к Шерлоку Холмсу. — Я знаю, вам сейчас трудно, вы — бедная страна.

— Это точно, — рассеянно парировал известинец. — У нас рядом, на Тверской, автосалон «Тринити моторс», так там желающих «Линкольн» приобрести обслуживать не поспевают.

Да, Тверская становится местом классовых боев. Капиталисты плетут заговоры, предлагая в свободную продажу иномарки, а ангилловцы на каждом митинге, проходя мимо припаркованного чуда техники с иностранными символами, бьют по стеклам, капотам и крышам. Нутром чувствуют символ перемен, который всей мощью многочисленных цилиндров тянет Россию из коммунистического прошлого, где в очереди на авто и с согласия парткома, профкома и администрации надо было стоять лет 5—10.

Мне нравятся иностранные автоармады на московских улицах — они придают им европейский вид. Я никогда не сяду за руль собственного

«Вольво», но радуюсь, что кто-то может такую машину купить. А сообщения информационных агентств вселяют осторожный оптимизм. Все больше автомагнатов Запада и Востока предлагают нам скинуться и начать клепать машины на родных просторах, отбивая хлеб у рэкетиоров, соловьями-разбойниками притаившихся на дорогах Польши, в портах и на товарных станциях, чтобы взимать пошлину со счастливых перегонщиков автособственности.

Вот «Постфактум» радостно сообщили, что в Ростове-на-Дону можно будет скоро купить не только тараньку, но и автомобиль «Рено». Инициаторами его производства в этом южном городе выступили почему-то турки. Фирма «Местас» готова инвестировать 2 млрд. долларов. Оказывается, в Турции производят не только кожаные куртки, в которых ходит пол-России, но и 70% деталей известной автомечты. В городе на «тихом Доне» предполагается построить автосборочный комплекс, а готовую продукцию продавать и в России, и за рубежом. Турки положили глаз на Ростов по причине наличия квалифицированных автосборщиков, удачного географического положения и

существования крупного транспортного узла, благодаря которому можно поставлять дешевое сырье.

На родине Ильича предпочитают иметь дело с итальянцами. Фирма «Монтарелли» совместно с местными умельцами готовит к производству новую модель УАЗа, которая лишь отдаленно будет напоминать знакомый «козлик». Особый шарм новому авто придает внутренняя обивка из ковров и ковровелюра, который будет производить в димитровградском испытательном учреждении ЮИ-78/3, сообщает «Постфактум». Так что сидеть будущим владельцам будет комфортно — эскиз толк в этом знает.

В Татарстане, напротив, ориентируются на Восток. Разумеется, Казань пока не Сеул, но в Елабуге, похоже, будут производить южнокорейские автомобили фирмы «ДЭУ». «Автокам-рейнджер», дочернее предприятие КамАЗа, наоборот, клекает в Менделеевске пластмассовые вездеходы английского происхождения. Поначалу их собирали из привозных комплектующих, что оборачивалось комичнопатриотическими ситуациями. В первые коробки, прибывшие с берегов Альбиона, забыли положить инструкции по сборке. На торжество по случаю выпуска первенца должно было свалиться большое московское начальство. И мужики собрали

рейнджеры без всяких схем, по наитию, чем повергли англичан в экстаз. На днях, видимо, желая избежать подвохов, в Татарстане наладили собственное производство деталей, и рейнджеры со всеми отечественными ведущими колесами выпускают малыми партиями.

Но в России все идет по Джеку Лондону: «Время-неждет». И первопроходцы российских клондайков предпочитают покупать в салонах авто, собранные в странах с квалифицированной высокооплачиваемой рабочей силой. Купить иномарку в Москве можно чуть ли не на каждом углу. Перечислить адреса нет смысла. В России, как и в Греции, теперь все есть. Кроме, пожалуй, такого «Кадиллака», который недавно установлен у автосалона в Барселоне. По сообщению Радио Франс Интернациональ, это одна из самых длинных легковых автомашин в мире. От капота до багажника аж 35 м. Мощность автомобиля — 1000 лошадиных сил, колес тоже немало — 26. Называется он «Американская мечта», в него вмещается 28 человек. Вес — 6 тонн, стоимость 300 тыс. долларов.

Похоже, если учесть темпы иномобилизации России, вскоре мы сможем увидеть «Кадиллак», попавший в Книгу рекордов Гиннеса на Тверской. И никаким ангилловцам при всем желании не превратить его в кучу лома.

А.АГОПОВ

«ОПЕЛЬ»: ОТ «ФРОНТЕРЫ» ДО «КОРСЫ»

Фирма «Си-Ас», в 1992 году ставшая официальным дилером «Опеля», открыла свой автосалон в Москве. Экспозиция салона дает представление российским автолюбителям о диапазоне моделей этой знаменитой немецкой фирмы: от модной «Фронтеры» и гвоздя нынешнего сезона малютки «Корсы» до спортивного профессионального автомобиля «Опель-Корса». Мощный «профи» представлен в автосалоне не случайно. На последнем этапе чемпионата Европы в Болгарии (с самым высоким коэффициентом трудности 20) раллийная команда фирмы «Си-Ас» заняла

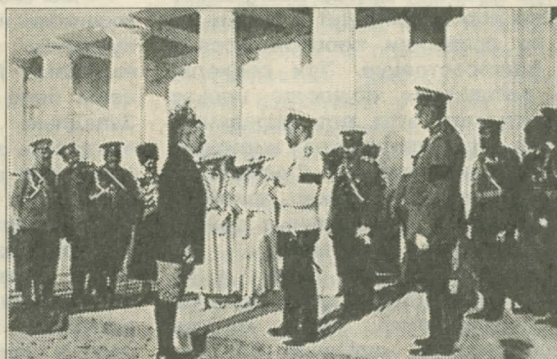
пятое место в абсолютном зачете и первое в своем классе.

Интересно, что фирма «Опель» имеет давние спортивные традиции. Участие братьев Опель в гонках началось практически с момента изготовления в начале века на их заводе первого автомобиля. С тех пор гоночные автомобили из Руссельсхайма появлялись на всех престижных соревнованиях, и количество побед неизменно создавало фирме громкую спортивную славу.

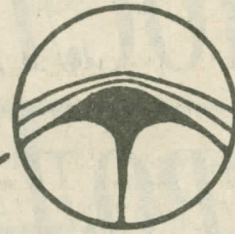
Отличились «Опели» и в России. Не все, наверное, сегодня знают, что в 1911 году состоялся 3000-километровый «Русский пробег на приз

императора», маршрут которого проходил от Петербурга через Москву в Севастополь. Победу одержал Людвиг Опель. Награду ему вручил лично царь Николай II.

Хочется верить, что общими усилиями удастся возродить давние спортивные традиции, связанные с Россией, чему и намерена активно содействовать фирма «Си-Ас».



Людвига Опеля поздравляет с победой Николай II
Материалы и фотография предоставлены фирмой «Си-Ас»

АВТОДОМ

Москва, ул.Зорге, 17 Тел. (095) 943-10-01



Фото В. Кантора

«...для тех, кто любит стартовать первым, кому нужны острые ощущения в крутых поворотах и кто не любит уступать ба-ранку другому, HONDA CONCERTO принесет много радости и будет любимым другом».

«АВТОРЕВИЮ»,
№ 6, 1993 г.

Когда уже пройдены сотни километров, обычно мечтаешь о том, чтобы развалиться дома на диване. Но за рулем HONDA CONCERTO об этом не вспоминаешь. Хочется ездить еще и еще:

электропривод боковых стекол, люка (два положения), зеркал; кондиционер; центральный замок; тонированные стекла; регулировка положения рулевой колонки, гидроусилитель руля;

двигатель 1,6 л, 130 л.с., 16 клапанов, два распределительных вала, принудительная подача масла при запуске, электронная система впрыска

топлива, адаптирован к АИ-93;

передний привод, 5-ступенчатая коробка передач, система АБС, независимая подвеска передних и задних колес, обогрев бака омывателя стекол, литые диски с низкопрофильной резиной;

радиоподготовка: 4 колонки; цвета металлик: серебристый, синий, зеленый.

ДО ПОСЛЕДНЕГО «ПАТРОЛА»

Александр Сергеевич СОКОЛОВ — коммерческий директор акционерного общества «Автоимпорт», занимается автомобильным бизнесом несколько десятилетий. Мы попросили его высказать свое мнение о состоянии автомобильного рынка в стране, о государственной политике в этом вопросе.

Этого рынка как такового в стране пока нет. Да, у нас резко активизировалась торговля импортными автомобилями, особенно в 92-м году, когда десятки, сотни фирм в силу возросшего спроса и благоприятного налогового законодательства начали заниматься этим выгодным бизнесом. Начали. И продолжили. При этом основная масса многочисленных продавцов обеспокоена только размером чистой прибыли от перепродажи и совершенно не заботится о дальнейшей судьбе проданного автомобиля, о его владельце. К сожалению, круг импортеров, готовых вкладывать средства в создание сети техобслуживания, весьма ограничен. По-настоящему серьезно подходят к этой проблеме «Мерседес-Бенц», «Вольво». Недавно появилось сообщение об открытии СТО американского «Форда». Не боюсь показаться нескромным: мы в «Автоимпорте» придаем этому вопросу первостепенное значение. Уже оснащены современным оборудованием и нормально работают станции по обслуживанию и ремонту автомобилей «Опель» в Строгине, техцентры «Тойота» и «Форд» в Кунцево (где мы сотрудничаем с АО «АСТО»), готовятся к вводу еще три станции, функционируют склады запасных частей.

Но все это еще не значит, что в стране появился автомобильный рынок. До сих

пор нет комплексного решения проблемы. Нет должной системы обслуживания, обеспечения запасными частями, нет нормальной рекламы, широкого перечня автомобильных изданий, дающих оценку потребительским качествам автомобилей, ценовых справочников и так далее.

— Александр Сергеевич, «Автоимпорт» — дилер крупнейших концернов, таких, как «Опель», «Тойота», «Ниссан моторс», «Вольво», «Форд»... Вы, наверно, знаете эти автомашины как свои пять пальцев. Хотелось бы узнать ваше мнение о том, за какими импортными машинами будущее в России? Кто завоеует рынок?

— Не хотелось бы, чтобы его кто-то завоевал окончательно и бесповоротно. Но я думаю, что будущее все-таки за европейскими машинами, особенно за немецкими — «БМВ», «Опель», «Фольксваген» и так далее. Но даже эти отличные машины в европейском варианте не совсем подходят к нашим специфическим условиям эксплуатации, нашим, мягко говоря, некомфортабельным дорогам. Поэтому нужен какой-то европейский аналог отечественного среднестатистического автомобиля, например, «ВАЗа». «Автоимпорт» как раз и заказывает на западных предприятиях машины, приспособленные для России. В этом — преимущество работы непосредственно с изготовителем автомобиля, это намного удобнее для того, кто будет владельцем машины. Так что будущее в России, на мой взгляд, за европейскими марками, приспособленными к нашим условиям.

— А что вы думаете об американских автомобилях?

— Хорошие машины, спору нет. Красивые, большие, комфортабельные. Причем я говорю о самых разных марках. И о «Крайслере», и о машинах фирмы «Дженерал моторс», и о «Форде»... Но все эти автомобили предназначены для эксплуатации на высококачественных горюче-смазочных материалах, на прекрасных американских или европейских дорогах. Несколько менее капризные автомобили класса «джип», но и они здесь не выдержат. То же самое, в принципе, можно сказать и про японские автомобили. Не случайно в России в последнее время резко сократился объем продажи автомашин японских марок (об этом писал «Коммерсантъ»). Да, это очень хорошие машины. И не случайно мы их

поставляем на отечественный рынок. Но даже очень мощная, жесткая по конструкции и высокопроходимая «Ниссан-Патрол» не рассчитана на постоянную эксплуатацию на плохих дорогах. Были довольно крупные поставки автомобилей «Ниссан-Патрол» и «Тойота Ленд-краузер» в северные районы и в Сибирь — эти машины не смогли там эффективно работать. Они и не предназначены — изначально! — для этого. К тому же они рассчитаны на относительно небольшой срок эксплуатации, они ограниченно ремонтоспособны — во всяком случае, в нашем понимании этого термина.

— Однако отечественные умельцы берутся ремонтировать что угодно...

— О да! Но это не всегда хорошо. Если у «Тойоты» ряд деталей заменены на «жигулевские» — это уже не «Тойота». С нашими «умельцами» вообще большие проблемы. Наши сограждане завозят сюда частным путем, как правило, очень подержанные машины, которые сняты с эксплуатации в самой Японии и не отвечают требованиям технического законодательства. А хорошие, «трех-четырёхлетние» подержанные автомобили стоят довольно дорого — пятьдесят—шестьдесят процентов от стоимости нового автомобиля.

— Какие отечественные машины, на ваш взгляд, могут выдержать конкуренцию с импортными производителями?

— Увы, у нас пока только один более или менее конкурентоспособный завод — ВАЗ. И это плохо. За последний год цены на тольяттинскую продукцию выросли катастрофически. Отпускная цена на наиболее современную модель «ВАЗ 21099» уже около семи миллионов (это без учета торговых надбавок). То есть стоимость «Жигулей» приблизилась к розничной стоимости импортных недорогих автомобилей, что очень опасно. Когда государство вводит суммарный 92-процентный налог на ввоз импортных автомобилей, то делается это, видимо, не только для увеличения поступлений в бюджет (что само по себе весьма сомнительно), но и для защиты интересов государственного производителя. Но, поймите, чем меньше конкурентов, тем хуже тому же «ВАЗу». Он же не сможет выпускать конкурентоспособную продукцию, нормально развиваться. И я не исключаю, что уже в скором времени на отечественном рынке могут появиться недорогие, но весьма качественные машины из той же Японии или Южной Кореи. Поэтому я считаю государственную политику, явно направленную на ограничение импорта автомобилей зарубежного производства, невыгодной для самого государства. И для покупателя, разумеется, тоже. Шарик рыночной экономики покатился. Зачем же его тормозить?!

Евгений СТЕПАНОВ

ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

АВТОИМПОРТ

представляет в России интересы ряда ведущих фирм-автопроизводителей и предлагает организациям и частным лицам

АВТОМОБИЛИ МОДЕЛЕЙ 1993 года с немедленной поставкой со склада или по заказу:

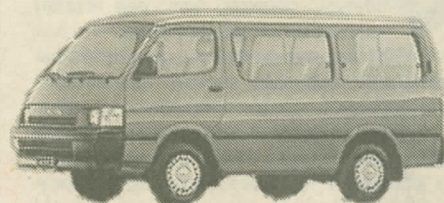


FORD — SCORPIO
— TRANZIT
OPEL — OMEGA
— VECTRA
— ASTRA

VOLVO — 940 GL
— 850 GLT
— 960

TOYOTA — COROLLA, CARINA
— HI-LUX, HI-ACE
— LAND CRUISER
— COASTER

NISSAN — PATROL
— SUNNY
— PRIMERA
— URVAN



Автомобили поставляются непосредственно с заводов-изготовителей и адаптированы к нашим условиям эксплуатации с учетом состояния дорог и используемых горюче-смазочных материалов.

ФОРМА ОПЛАТЫ ЛЮБАЯ.

Обеспечивается гарантийное и послегарантийное обслуживание на авторизованных станциях «Опель», «Форд», «Тойота», «Ниссан».

Осуществляется продажа со склада и прием заказов на запасные части к любым моделям

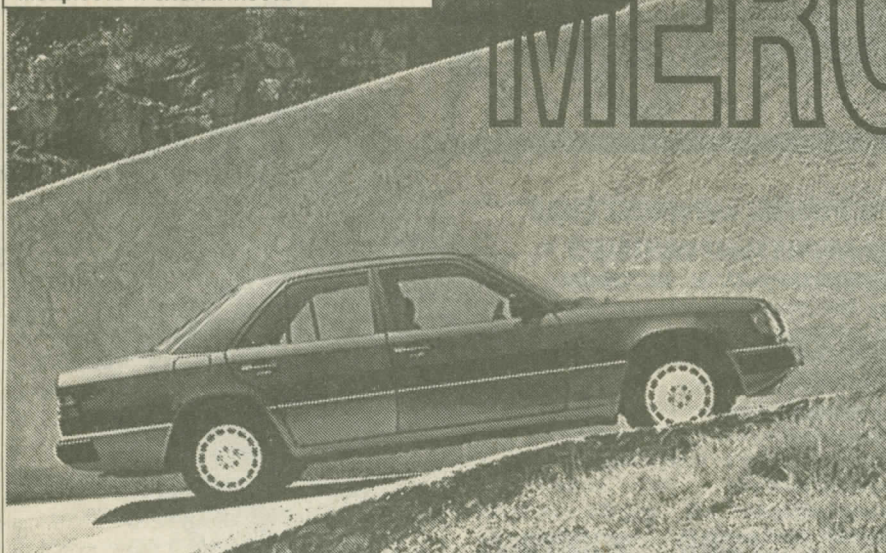
автомобилей «Опель».

У нас Вы можете приобрести и установить эффективную противоугонную сигнализацию (производства США) и импортную магнитола. В розничной продаже ВАО «Автоимпорт» имеется широкий выбор моторных и трансмиссионных масел, шин и других эксплуатационных материалов и комплектующих изделий, гарантирующих нормальную работу вашего автомобиля.

Принимаются заказы на автомобили отечественного производства ВАЗ, ГАЗ, УАЗ.

АДРЕС: Москва, ул. Маркса-Энгельса, 8. Телефоны: (095) 202-38-96 — «Вольво», 203-47-05 — «Опель», 203-07-67 — «Форд», «Ниссан», 202-62-54 — «Тойота», 202-88-73 — ВАЗ, ГАЗ, УАЗ, 944-49-17 — запчасти «Опель» (СТО «Опель»), 202-87-81 — аксессуары, масла, шины, Факс 202-94-62.

«Мерседес-бенц» среднего класса 200
В-300 У-24.
Мощность и эlegantность



MERCEDES-

Формы звезда

«Мерседес-бенц» Кабриолет 300 СЕ-24.
Открытый четырехместный автомобиль
с шестицилиндровым двигателем
мощностью 220 л.с. Обитый матерчатый
тент имеет обогреваемое заднее окно из
безопасного стекла. Управление тентом
как ручное, так и (по желанию)
автоматическое

Сто лет назад Готлиб Даймлер отправил своей жене открытку с изображением их дома. Над ним он нарисовал маленькую звезду, полагая, что она станет «парусом» их предприятия.

В 1909 году именно эта звезда стала официальным товарным знаком автомобильной фирмы. И сегодня она, почти не изменив своей формы, присутствует на всех автомобилях марки «Мерседес». Неустанно воплощая на практике лучшие конструкторские и дизайнерские достижения с усердием, завещанным в прошлом Готлибом Даймлером и Карлом Бенцем, крупнейший производитель автомобилей германский концерн «Мерседес-Бенц» добился того, что эта звезда стала символом технического прогресса и качества во всем мире.

Недавно представители «Мерседес-Бенц» объявили о новой стратегии автомобильного концерна. Новый председатель правления Хельмут Вернер определил ее суть так: «Фирма предпринимает переход от традиционного лидерства в производстве автомобилей представительского класса к концепции производства автотехники для всех секторов рынка. Фирма намерена создать новые производственные линии: машины большого класса для семьи, городские автомобили и week-end-автомобили. Ситуация на рынке сегодня такова, что форма кузова и вид привода становятся более важным показателем для классификации, чем объем двигателя и его мощность. Поэтому «Мерседес-Бенц» будет ориентироваться на тот рынок, который отдает предпочтение разнообразию автомобильных концепций, а не степени престижа автомобиля. Это означает су-



щественное расширение производственной палитры и выход за рамки трех существующих производственных серий».

Итак, что же такое компактный класс С-200? Кстати, как заявляют представители фирмы, в июне «Мерседес С-200» появится и в Москве.

Новый автомобиль приходит на смену знаменитым «Мерседес-190» (в одной только Европе их продано уже более двух миллионов) и воплощает практически все лучшие технологические и дизайнерские достижения фирмы, подтверждая девиз «Мерседес»: «Больше автомобиля за те же деньги». Более просторный салон, более экономичный двигатель, более совершенная система безопасности, больше комфорта — и все это при почти не изменившихся размерах. С-200 длиннее своего предшественника всего на 3,9 сантиметра, а это размер спичечного коробка.

«Двухсотый» оборудован воздушными подушками для водителя и пассажира справа, интегрированной пассивной системой безопасности при боковом ударе, антиблокировочной системой тормозов, рулевой колонкой с сервоприводом, пятиступенчатой коробкой передач и центральной блокировкой дверей. На автомобиле (по выбору) устанавливается два типа двигателей: бензиновый (136 л.с.) и дизельный (75 л.с.). Все дизели оснащены катализаторами окисления и установкой очистки. Расход топлива — около 7 литров на 100 км езды по шоссе — отвечает лучшим мировым стандартам. И цена — от 36 до 42 тысяч долларов, в зависимости от варианта отделки — не будет выше, чем стоила 190-я модель.

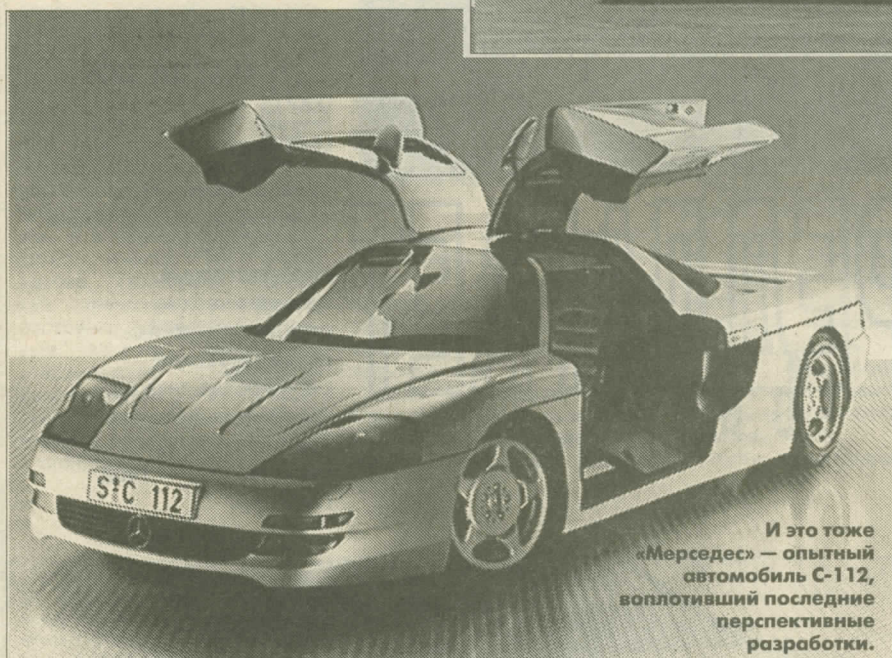
Перспективы освоения рынка новой моделью в руководстве «Мерседес-Бенц» оцениваются весьма осторожно. Связано

BENZ

МЕНЯЮТСЯ, ОСТАЕТСЯ



«Больше автомобиля за те же деньги»
— вот оно новое детище конструкторов
«Мерседес C-200»



И это тоже
«Мерседес» — опытный
автомобиль C-112,
воплотивший последние
перспективные
разработки.

это с тем, что, как свидетельствуют прогнозы, следует ожидать дальнейшего сокращения западноевропейского автомобильного рынка на 7 процентов — до 13 миллионов автомобилей. В ФРГ спрос понизится на 15 процентов. Учитывая все это, концерн «Мерседес-Бенц» очень осторожно подходит к планированию показателей производства и сбыта. В любом случае здесь не собираются переходить в рыночной политике к стратегии «натиска».

Не следует ли в такой ситуации ожидать увеличения активности «Мерседес-Бенц» на российском рынке? Ведь ни в одной стране мира автомобиль этой западногерманской фирмы не пользуется таким фантастическим успехом, как в России. Получив в народе ласковое определение «мерс», машина-мечта, машина-сказка будоражит воображение и захва-

тывает дух у сотен тысяч наших автолюбителей.

Перелистаем страницы истории и вспомним, как складывались отношения автомобильного концерна с Россией.

В 1881 году — еще до постройки своего первого автомобиля — Готтлиб Даймлер путешествовал по России, изучая возможности моторостроения. Уже в 1890 году, сразу после основания фирмы «Даймлер-Моторен-Гезельшафт» («Общество моторов Даймлера»), в Москву были поставлены судовые и стационарные двигатели. Четырьмя годами позже по улицам Первопрестольной впервые проехал автомобиль марки «Бенц», состоялись также поставки «Бенцев» в Санкт-Петербург, Николаев и Одессу. А первый русский автомобиль, построенный в 1896 году Евгением Александровичем Яковлевым и Петром Александровичем Фрезе, нес на себе

отпечаток компоновочных и конструкторских решений «Бенц-Вело». Есть пример и другого рода: на рубеже веков одним из ведущих конструкторов «Даймлер-Мариенфельде» был выдающийся русский изобретатель инженер Борис Григорьевич Луцкий, создатель двигателей, автомобилей и аэропланов. В Россию поставлялись грузовые автомобили его конструкторской «Даймлер-Луцкий», с 1901 по 1904 год автомобили Луцкого изготовлял по лицензии завод Г.А. Лесснера в Петербурге.

Широкая публика могла познакомиться с его автомобилями обеих фирм на московском и одесском автосалонах в 1908 и 1912 годах. Первое отделение сбыта «Даймлера» открылось в 1910 году в Москве, за ней вскоре последовали и другие города. В Советской России даймлеровское представительство открылось в 1923 году, а последняя поставка партии грузовых автомобилей и автобусов была в 1931 году. Возобновление контрактов с СССР состоялось лишь в 1968 году, а с 1980 года в Москве работает представительство фирмы. «Мерседес» по праву считается вершиной немецкого автомобильного функционализма, воплощенного средствами современного художественного видения. Случайно ли это? Конечно же нет. Современный имидж «Мерседес-Бенц» — это результат целенаправленных усилий, начало которым было положено в 30-е годы, когда были намечены направления, по которым велось наступление на потребителя. И тот, кто хоть однажды стал владельцем «Мерседеса», не изменяет своим автомобильным пристрастиям никогда.

Материалы предоставлены
московским представительством
концерна «Мерседес-Бенц АГ».

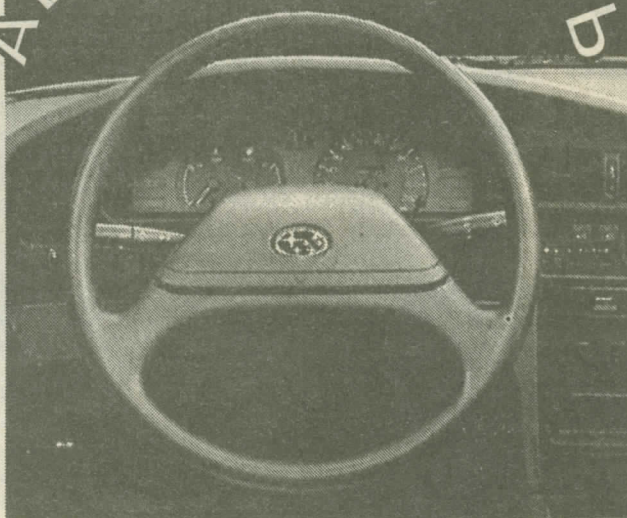
1 МИЦУБИСИ «ГАЛАНТ»

Двигатель 2000 куб. см, 16 клапанов, система непосредственного впрыска топлива, подогрев передних сидений, обогрев боковых зеркал и заднего стекла, омыватель заднего стекла и фар, автоматические стеклоподъемники, автоматическая регулировка зеркал, кузов ХЭЧ-БЭК, противотуманные фары, отделка салона — люкс, автоматическая антенна.

2 МИЦУБИСИ «ПАДЖЕРО»

Двигатель для холодного климата, циклонный воздухоочиститель, силиконовое защитное покрытие уплотнителей кузова, хромированные наружные дверные ручки, 2 аккумуляторные батареи NX120-7, гидроусилитель руля, задний отопитель, дополнительная комбинация приборов, отопитель с противообледенелым обдувом стекол, муфты свободного хода с ручной блокировкой в ступицах передних колес.

АВТОЕВРОСЕТЬ



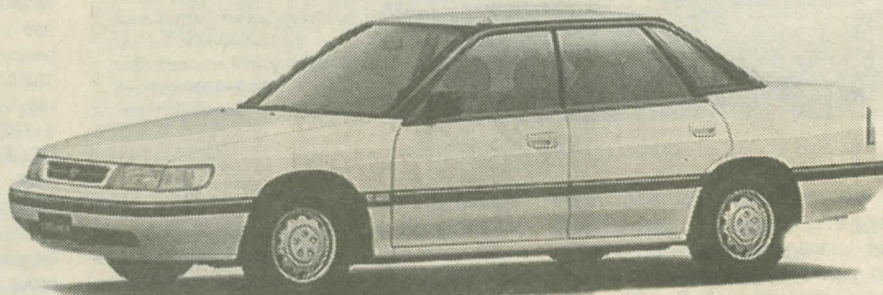
ПРЕДЛАГАЕТ

3 SUBARU-LEGACY 4WD

полноприводный, 4 цилиндра, объем — 1,8 литра, 103 л.с., карбюраторный, автоматические. стеклоподъемники, автоматическая регулировка зеркал, центральный замок, кондиционер, магнитола, год — 1992, гарантия.

4 MAZDA 323F

привод передний, 4 цилиндра, 90 л.с., объем — 1,6 литра, карбюраторный, автоматические стеклоподъемники, автоматическая регулировка зеркал, центральный замок, обогрев передних сидений, год — 1992, гарантия.



**Продажа плюс сервисное обслуживание плюс гарантия.
Оплата может производиться в рублях по курсу.
Предоставляется гарантия 1 год или 50 000 км пробега и сервисное обслуживание.**

**Салон работает без выходных с 10 до 20 часов
Москва, кинотеатр «Звездный»,
Вернадского, 14
Тел. 432-67-19
Факс 432-96-81**

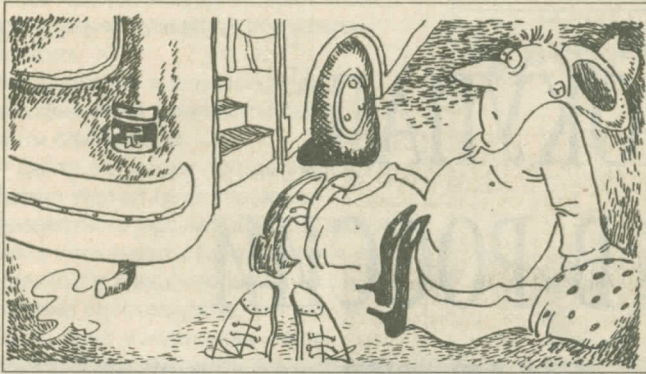


Рис. О. Разиной

ОСТОРОЖНО: ДВЕРИ!

Тяжелую утрату понес городской транспорт Кузбасса: в городе Мыски после весьма короткой эксплуатации сняты с маршрутов финские автобусы «Скания».

Оказалось, что современные машины оборудованы хитрой автоматикой, которая распахивает двери при приближении к ним пассажиров. А в наших условиях это, мягко говоря, не очень удобно. Поскольку городской транспорт в Мысках постоянно переполнен, умные железяки решительно отказываются закрывать двери вообще. От этого происходят выпадения отдельных граждан на мостовую, травмы и скандалы.

Так что местным умельцам пришлось несколько «доработать» сверхкомфортные автобусы, выломав из их нутра кое-что лишнее.

АВТОЛЮБИТЕЛЬ: ТВАРЬ Я ДРОЖАЩАЯ ИЛИ ПРАВА ИМЕЮ?

Молодой житель Тюменской области Н. совершил уникальный автопробег: он проехал через всю Европу, пересек границы четырех государств... не имея водительских прав.

Купив в Германии подержанный «BMW», Н. на всех полицейских и милицеских постах предъявлял обык-

новенный листок бумаги с рукописным текстом: «Права изъяты для ведения судебного разбирательства в Германии. Управление легковым автомобилем разрешено». Сей «документ» был заверен штампом немецкого ресторана, что вполне устроило всех останавливавших тюменца стражей порядка.

Руководство областной ГАИ по достоинству оценило находчивость земляка: его допустили к сдаче экзамена на водительские права без предварительного обучения, посчитав, что автолюбитель прошел курс подготовки экстерном.

«ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС» ПРИРАСТАТЬ БУДЕТ СИБИРЬЮ...

Представители международной корпорации «Дженерал моторс» добрались-таки до города Красноярска, где и подписали протоколы о намерениях с тремя крупными местными производителями: с объединением «Красноярский металлургический завод», «Красбиометом» и с российско-германским предприятием «КИК».

«КИК» предполагает снаб-

жать заводы автомобильного гиганта алюминиевыми дисками собственного производства. Чем порадуют «Дженерал моторс» два других предприятия, пока не уточняется.

...А «ДЭУ» — КАЗАХСТАНОМ

Южнокорейская предпринимательская группа «ДЭУ» (DAEWOO) предложила правительству Казахстана заманчивый совместный проект: наладить в городе Акмоле производство первоклассных автобусов всех типов — от международных до сельских. Предполагается, что часть машин будет экспортироваться в соседний Узбекистан. А из Узбекистана в обмен на автобусы Казахстан будет получать легковые автомобили, также собранные на дочерних предприятиях «ДЭУ».

Если проект будет принят (а это весьма вероятно — Нурсултан Назарбаев поручил министерствам согласовать его в максимально короткие сроки), южнокорейская компания обещает тут же предоставить Казахстану тысячу новых автобусов «ДЭУ» — в качестве аванса.

По сообщениям местной прессы

ОЧЕНЬ ЛИЧНОЕ МНЕНИЕ

У миллиардера Илюмжинова был собственный «Роллс-ройс» с кондиционером и баром. А у генерала Очирова «Роллс-ройса» не было, была же, наверное, только служебная «Волга». Результат: миллиардер стал президентом, а генерал так и остался генералом. «Ах, вези меня, соблазнитель!» — выдохнула, закатив глаза, калмыцкая красавица, рухнула на кожаное сиденье и умчалась с героем-любовником в его сияющем лимузине к зияющим высотам чего-то там прогрессивного.

В Москве открылось представительство сто тридцать пятого эксклюзивного дистрибьютора фирмы «Дженерал моторс» — джинтоник и водка текли рекой. В «Детском мире» торгуют «Мерседесами», на ВДНХ — «Фордами», в кинотеатре «Звездный» — «Тойотами». Вереницы иномарок возле студенческих общаг, водвороты красивого железа на Кузнецком, восьми- и двенад-



Кирилл РЫБАК

ПОЕДЕМ, КРАСОТКА?

цатицилиндровые колесницы у дверей президентского дворца. И — чудовищно безвкусная автореклама. И — на стотысячном (в долларах, естественно) четырехколесном монстре — в булочную, за «Черкизовским» по тридцать (в рублях). И — на гоночном «Порше» — по колдобинам к теще в Расторгуево.

Калмыки увезли. Увезут Россию. Охмурят, ослепят фальшивым блеском гранатовых подфарников, соблазнят, как Паратов соблазнил нецелованную беспри-

данницу. Хлоп — дверцей, чик — стереосистему. «Поедем, красотка, кататься!» «Мерс» берет с места в карьер и мчится по насупленной столице не то к «Яру», не то в «Пенту».

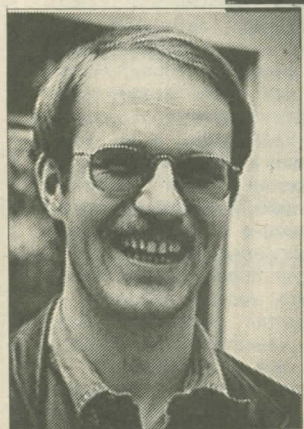
Что останется от эпохи в назидание сытым (надеюсь) потомкам? Взлет культуры? Великие стройки? Монумен-ты на века? У нынешнего режима нет иных символов, кроме вот этого: макиажно отремонтированный под офис фирмы «КУПИ-ПРОДА!» московский osobнячок и у порога — длинный, сверкающий, как

дембельская бляха, такой вызывающий, не наш — автомобиль.

Все эти толстозадые «Мерседесы», раскосые «Ниссаны», глуповато-торжественные «Вольво» — не просто средства передвижения, не просто дорожные цацки для обделенных некогда красотами нуворишей, не просто торжествующий вопль удачливого коммерсанта. Они — важнейшая часть ландшафта, если хотите, душа смутного времени. Им вовсе не обязательно ездить. Им достаточно быть, достаточно попирать каучуковыми копытами грязнущие, с эсэсэровских времен не метенные обочины.

Если они есть — значит, что-то все же происходит и еще не все нефтемиллиарды заперты в швейцарских подземных хранилищах. А там, глядишь, Паратову надоест что ни день вытаскивать свою колесницу из грязи — и он начнет разравнивать колдобины...

Хуго ЭРИКССЕН

КАК Я ПОКУПАЛ
ИНОМАРКУ В РОССИИ

Хуго ЭРИКССЕНУ
33 года.
Живет в Москве,
работает специальным
корреспондентом
двух норвежских
газет — «Вортланд»
и «Моргенбладет».



Позвонила знакомая и предложила купить «Ауди-100». Месяц назад ее приятель перегнал машину для себя из Германии, но теперь решил приобрести «Шевроле» и ему срочно понадобились деньги. На следующий день мы встретились. Приятель Валера оказался гражданином Украины, но тогда я еще не знал, какую роковую роль сыграет это обстоятельство в автомобильной истории. Машина понравилась, и мы отправились в комиссионный магазин.

— В магазине у меня все схвачено, — предупредил Валера. — Так что много времени не потеряем. Пузатый сотрудник магазина поздоровался и энергично послал

нас... в ближайшее отделение ГАИ за справкой, что «Ауди» не краденая. Долго ходим по длинным анонимным коридорам, переполненным болтающими милиционерами. Наконец находим нужную комнату. Когда там сказали, что компьютерный банк данных работает и мы сможем через полчаса получить справку, я впервые испытал какую-то странную радость — вот так пришел с улицы и получил с первого захода. Пока шла проверка, я думал — Россия действительно превращается в правовое государство. Вот и милиция, пользуясь европейской компьютерной сетью, проверяет — угнана машина или нет. Это здорово. Ведь все начинается с малого. Ни кузова, ни двигателя у нашей

«Ауди» никто никогда не крал, и мы с драгоценной бумажкой помчались обратно.

Тем временем в комиссионном магазине наши документы были почти оформлены.

— Дайте вот этому 100 долларов, — и Валера указал на совершенно неизвестного мне человека. Я дал и через пять минут стоял на улице со справкой и красивым штампом на ней. Справка удостоверяла, что я (а на самом деле моя русская жена) заплатил двести тысяч рублей за почти новенькую

«Ауди-100» плюс 8700 рублей за оказанные магазином услуги.

— Господи! Но кто же поверит, что такая машина стоит двести тысяч?!

— А вот это уже никого не волнует, — иронично улыбнулся Валера. —

Зато пошлину за покупку заплатите ерундовую. Ну, гуд бай.

Увидев машину, жена задала вопрос, который, уверен, не может услышать ни один европейский муж, сделавший столь роскошное приобретение:

— И что из нее можно вывернуть, чтобы мотор не завелся?

Юмора я не понял. Но она спрашивала вполне серьезно. Оказалось, иномарки такого класса угоняют вмиг, невзирая на самые сверхнадежные сигнализации. Угоняют из каменных гаражей, с охраняемых стоянок...

Даже если снимать колеса на ночь — это не поможет. Профессиональные угонщики принесут комплект с собой. Конечно, таких подробностей я не знал.

Получать номера я поехал в районное отделение ГАИ. Очередь на техосмотр состояла из десяти—двенадцати машин, половина из которых явно находилась в аварийном состоянии. Я мысленно сочувствовал их владельцам: «Непонятно, на что рассчитывают эти люди? У одной машины нет бампера, у другой кузов давно сгнил, у третьей заднее крыло привязано к сиденью какой-то резинкой»... Но вскоре я понял: техосмотр — название условное.

Представитель ГАИ с зеркальцем точь-в-точь как у стоматолога, только покрупнее, сверял номера и кузова, и двигателя с цифрами в техпаспорте. Если все совпадало, автовладелец получали отметку о прохождении этого номерного осмотра.

Когда меня послали заполнять карточки владельца автотранспорта



в расположенную тут же коммерческую милицейскую фирму, я уже ничему не удивлялся.

— Иностранец? — спросила девушка-милиционер, переодетая в гражданскую форму.

Я кивнул.

— Доллары поменяете?

— А зачем?

— Поедете сейчас пошлину в сберкассу платить — тысячу двадцать пять. Могу предложить выгодный курс.

Я согласился, и она за это сама заполнила все бланки.

Отстояв в очереди более двух часов, я наконец-то протянул в окошечко районного отделения ГАИ собранные с утра бумажки.

Хмурая приемщица изучала их несколько минут, а потом бесстрастным голосом произнесла: — Ваша машина — контрабандная. В техпаспорте отсутствует штамп о прохождении границы.

— Но автомобиль-то пригнали с Украины... — еще сопротивлялся я.

— Украина, товарищ Эрикссен, теперь у нас иностранное государство, поэтому для получения номеров нужна таможенная декларация.

Весь вечер и все следующее утро жена звонила знакомым. Наконец удалось выяснить, где можно раздобыть эту самую декларацию. Сначала я написал жалостливое

заявление о тдм, как стал жертвой обмана и купил по незнанию контрабандную машину. Потом письменно пообещал возместить нанесенный Российскому государству ущерб в валюте согласно размеру таможенной пошлины. Затем друзья жены по специальному пропуску помогли без очереди проникнуть в таможенный комитет. Там сердобольный чиновник после краткой лекции поставил на заявлении подпись и печать — они означали, что у меня появился шанс заполучить в обход всех правил таможенную декларацию.

Территория столичной региональной таможни напоминала лагерь беженцев, которые спасались от напастей исключительно на иномарках. Истерзанные ожиданием и неизвестностью владельцы красивых машин с ночи занимали очередь, чтобы попасть на прием к инспектору. И почти каждого посетителя отправляли на границы различных государств — Эстонии, Белоруссии, Украины... — в зависимости от того, где пересекла «невидимую» таможенную машину.

Меня с заявлением приняли почти сразу же и выписали квитанцию. Пошлина составила 347 марок. В кассу я протянул 350.

— Нет сдачи, — и приемщица захлопнула окошко. Через стальную дверь я стал умолять ее принять дополнительно три немецкие марки — в пользу российской таможни разрешается. Когда она согласилась, я чуть не умер от радости — до конца работы оставалось минут пять.

На следующий день снова поехал в ГАИ. Опять очередь. Хмурая приемщица посмотрела на меня с удивлением.

— Достали?! — и стала рассматривать декларацию на свет.

— Достал, — ответил я и сам поразился своему счастливому тону. Номера я принес домой с таким видом, будто собирался пожертвовать годовой заработок на карманные расходы жены.

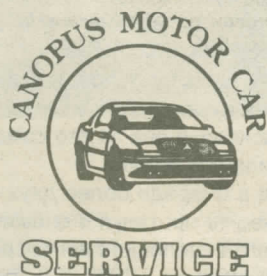
— Выживешь здесь, — сказала она, и мы поехали искать стоянку.

Фото Э.Кудрявицкого

Рис. А.Зайца



«КАНОПУС»: ПО ВАШЕМУ ВЕЛЕНЬЮ, ПО ВАШЕМУ ХОТЕНЬЮ



Акционерное общество закрытого типа промышленно-транспортная компания «Канопус» основана в феврале прошлого года. Ее учредили пять физических лиц, владеющих в совокупности 90 процентами акций, и два юридических лица. За год с небольшим «Канопус» стала крупнейшей в России частной фирмой, занимающейся продажей автомобилей зарубежного и отечественного производства, их ремонтом, сервисным обслуживанием, дополнительным оснащением, продажей запасных частей, масел и дополнительного оборудования.

Полина Викторовна ГОЛОЖАПОВА, вице-президент фирмы «Канопус», отвечает на вопросы корреспондента Валерии НЕМЦОВОЙ.

— Никому и никогда в бывшем СССР не удавалось увидеть Канопус. Ибо только над территорией Южного полушария сияет эта звезда первой величины, вторая по яркости после Сириуса. Глядя на звездное небо, люди всех эпох связывали со светилами свои судьбы. Скажите, каким образом ваш «Канопус» может повлиять на жизнь наших сограждан?

— Это зависит исключительно от желания сотрудничающих с нами людей. У нас вы можете купить автомобили отечественного и зарубежного производства, как новые, так и подержанные, заказать любой автомобиль по каталогу. Можете осуществлять регулярное техническое обслуживание автомобилей, приобрести необходимые запасные части, отремонтировать автомобили. Мы готовы дополнить вашу машину такими «приятными мелочами», как автоматические и механические люки, электроподъемники стекол, кондиционеры, аудиосистемы и т.д.

Причем все это делается не на улице. У нас есть хорошо оборудованные станции технического обслуживания, которые расположены на главных магистралях столицы. Станция на Дмитровском шоссе, площадь которой 1200 кв.м, имеет 24 поста для проведения всех видов ремонтных работ, включая покраску автомобилей. Рядом со станцией — магазин сопутствующих товаров и запасных частей к автомобилям, бар. В июле начнет работу станция технического обслуживания, расположенная на Боровском шоссе, рядом с единственным официальным автомобильным рынком Москвы. На площади более полутора гектаров будут расположены большой ангар, ремонтное помещение, покрасочно-сушильная камера, автоматизированная мойка машин, административный корпус с баром и офисными помещениями. Планируем строительство и оснащение заправочных станций. Вот в общих чертах то, что мы можем предложить, а связываться ли с нами судьбу или нет, зависит от желания людей, решивших обзавестись автомобилем.

— Часто ли ваши покупатели становятся вашими постоянными клиентами?

— Да, во-первых, человек, купивший у нас автомобиль, имеет льготы при обслуживании его на наших станциях. А во-вторых, у нас уже были случаи, когда после покупки первого автомобиля через некоторое время у их владельцев появлялись более высокие потребности и они приходили к нам в поисках других машин.

— С кем вы сотрудничаете за рубежом?

— В основном — с «автохаузами» и официальными дилерами. Отдаем предпочтение Германии. Там низкие цены на автомобили: резкое перенасыщение автомобильного рынка привело к тому, что новые автомобили выпуска 91—92-го годов уже не пользуются спросом. Мы уделяем большое внимание качеству автомобилей. В России я видела фирмы, торгующие совсем дешевыми автомобилями — за 1—2 тысячи долларов. Но здесь эти машины



долго не «протянут»: дороги и бензин быстро выведут из строя привычный к бережному обращению механизм. Продавать такие машины — наказывать клиента.

— **Что вы понимаете под качеством автомобиля?**

— Естественно, надежность. Ехать и проверять на качество новый «Мерседес» или «БМВ», согласитесь, несерьезно. Хотя по новым таможенным правилам и на эти товары тоже должен быть сертификат качества. Что касается подержанных машин, то они бывают разные. Это зависит и от их марки, и от того, сколько и как они эксплуатировались. Здесь под качеством мы подразумеваем промежутки времени, в течение которого машина сможет «верно» служить своему хозяину. Наши западные эксперты подбирают для нас автомобили, соответствующие нашим запросам, а потом уже механики фирмы «Канопус» смотрят их и решают, то ли это, что нам нужно.

— **Как вы транспортируете автомобили?**

— Обычно автовозом. Но бывают случаи, когда клиент, сидя у нас в офисе, выбирает себе автомобиль по каталогу. Причем заказывает все по своему вкусу, вплоть до цвета кузова и обивки салона. И все это вносится в договор. Наши специалисты подбирают два-три приемлемых варианта. И потом мы предлагаем покупателю самому съездить за границу и выбрать именно то, что он захочет. Поездка, конечно, будет проходить за счет покупателя, но все хлопоты мы берем на себя. В этом случае, как правило, довольный покупатель возвращается за рулем собственного автомобиля. И вопрос о транспортировке снимается.

— **Какова форма оплаты ваших услуг?**

— Любая. Валюта, рубли, наличный и безналичный расчет. За те автомобили, которые у нас на складе, клиент платит в момент их покупки. Если клиент заказывает автомобиль, то мы берем примерно 25% от его стоимости в качестве предоплаты. Это делается для того, чтобы к нам шли люди только с серьезными намерениями, а не праздно интересующиеся. За ремонт тоже платят по факту. Все остальные случаи особо оговариваются в договорах. Особенно это касается тех организаций, которые прикрепляют к нам парк своих автомобилей на техническое обслуживание. Цены на автомобили в Москве практически одинаковые. А на все дополнительные «удовольствия» у нас есть расценки.

— **Какие поломки вы можете устранить на ваших технических станциях?**

— Практически все. У нас существует своеобразная автоаптечка первой помощи — наиболее часто выходящие из строя детали и агрегаты от распространенных моделей. Если речь идет о редких случаях, то мы заказываем нужные детали за рубежом.

— **На какие автомобили вы делаете ставки и кто ваши потенциальные покупатели?**

— Сейчас автомобильный рынок насыщен и у нас. Это связано с тем, что люди, у которых были деньги, уже купили автомобили. Бедные люди сейчас вообще не в состоянии купить автомобиль. У богатых он уже есть, и не один. Так что, думаю, нашими покупателями в основном станет средний класс бизнесменов, творческие работники. Станут те люди, которые, может быть, и могут купить недорогую иномарку, но боятся последствий ее поломки. Ведь цены на запасные части и сервисное обслуживание у нас благодаря налоговой политике значительно выше западных. Вот они и хотят приобрести улучшенный вариант российского автомобиля. По-прежнему пользуются спросом дорогие, качественные иномарки. Но я думаю, что сейчас будут хорошо покупаться и наши переделанные автомобили. Ведь их «подогнали» под более жесткие западные стандарты, и благодаря этому они как бы приобрели качества иномарки, но по-прежнему остались самыми дешевыми на автомобильных рынках Запада.

— **Мне кажется, что в реэкспортных автомобилях есть что-то от побитой на улице дворняги с поджатым хвостом, возвращающейся к своему хозяину. За границей наши машины довели до кон-**

дции согласно высоким требованиям. Много месяцев простояли они в магазинах, но, несмотря на свою самую низкую цену, так никому и не понадобились. Вот их и возвращают, так как наш покупатель самый непритязательный.

— С психологической точки зрения может быть и так, а с технической и потребительской — они значительно лучше своих собратьев, без западной «доводки». Конечно, и дороже раза в два. Мы решили пойти на компромисс: модернизировать и улучшать наши автомобили без их транспортировки за границу. И здесь наша задача доказать, что качество работы на нашей фирме ничуть не хуже, чем на западных предприятиях, где дооборудуют «Ладу». На выставке «Автоинициатива-93» и в автосалоне на Красной Пресне будет представлена наша переделанная девятая модель «Жигулей».

Сейчас мы изучаем спрос: чем нужно серийно дополнять «восьмерку» и «девятку». Будут ли это только люки, электроподъемники и коврики или еще и кондиционеры, аудиосистемы, сигнализации и так далее. Так что теперь у каждого появилась реальная возможность дооборудовать автомобиль по собственному вкусу и желанию. Нужно только прийти к нам, выбрать по каталогу, что душе угодно, ознакомиться с ценами и сделать заказ. Все дополнительное оборудование у нас зарубежное. В общем, будет очень неплохо смотреться «девятка» цвета «металлик», с тонированными стеклами, стеклоочистителями на фарах, люком с электроприводом и прочими «наворотами» и довольно комфортабельно будет себя в ней чувствовать водитель в кресле с подогревом, слушающий музыку, звучащую из динамиков японской автомагнитолы.

— **Ставите ли вы противоугонные устройства на автомобили?**

— Да. Южноазиатские «Бенксон», «Читу» и итальянскую «Пиранию», включая последнюю ее модификацию. В автомобиле с таким устройством в случае угона через некоторое время блокируются все замки и останавливается двигатель.

Одни боятся, что машину могут угнать, и мы ставим противоугонные сигнализации. Другие, опасаясь столкновений, просят укрепить двери и бамперы. Третьи больше заботятся о комфорте. А мы стараемся сделать так, чтобы каждый смог без особых проблем получить свой желанный и любимый автомобиль.

Фото В.Шишова



**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ПРОМЫШЛЕННО-ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ
«КАНОПУС»**

**ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС: Тел. 233-30-62
СТАНЦИЯ ТЕХОБСЛУЖИВАНИЯ:
Ильменский проезд, д.10, стр.6, тел. 487-64-00
факс 487-91-90**

**АВТОМАГАЗИН: 489-92-16
АВТОСАЛОНЫ:**

**кинотеатр «Эстафета», тел. 211-48-00
кинотеатр «Ереван», тел. 489-51-44
ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР: ул. Башиловская, д.2.**

КАК УГОНЯЮТ «МЕРСЕДЕСЫ»... СОВСЕМ НЕ ТАК, КАК «ЖИГУЛИ»



У главного редактора центральной газеты украли новенькую «Вольво». Водитель вечером ехал в гараж, остановился у светофора. Вдруг налетели трое, с криминальными физиономиями, вытолкнули беднягу из машины и скрылись. На «Вольво».

По случайности главный редактор забыл в машине портфель с рукописями. Было там интервью с экс-президентом, отрывок из книги известного экономиста... Вероятно, содержимое портфеля насторожило похитителей. Остается только предположить, что, пока журналисты поднимали на ноги столичную милицию, угонщики ознакомились с текстом будущих публикаций и решили с представителями четвертой власти не связываться — все-таки шуму они поднимут больше, чем первые три, вместе взятые. И «Вольво» вернули. Случай уникальный — в таких ситуациях, как правило, никто никому ничего добровольно не возвращает.

А вот способ похищения — самый распространенный.

Правда, водителя извлекают из салона разными способами — либо он подвозит симпатичную девушку в какой-нибудь сомнительный район, либо голосует на дороге один пассажир, а подсаживаются сразу трое, либо... Впрочем, приемы наших бандитов столь разнообразны, что всего не перечислишь.

На днях, например, бригада в кожаных куртках пожаловала ночью на охраняемую стоянку, показала и без того перепуганному сторожу пистолет и потребовала указать на дорогие иномарки без сигнализации. Старик указал. Первая же вскрытая машина дико завывала и вдобавок передала сигнал тревоги хозяину, прямо в квартиру...

Еще случай. Дорогой «Мерседес» отслеживали около месяца. Определили вид охранной сигнализации, установили, как ее можно отключить, выучили наизусть режим работы хозяина и наконец со спокойной совестью угнали. Бесшумно откатив иномарку — изпод окон владельца, погрузили ее в трейлер и повезли в южную независимую республику. От перегрузки, видимо, у трейлера ло-

пнула шина. Заботливый сотрудник московской ГАИ заметил неполадку и остановил трейлер. Словом, «Мерседес» пришлось вернуть.

...У начальника отдела розыска управления ГАИ Москвы Николая Устинова нет сведений о том, сколько иномарок найдено из числа угнанных. Зато он точно может сказать — сколько всего иномарок украли. Например, с 1 января этого года по 10 мая зарегистрировано 413 угонов. Сравните: за такой же период прошлого года похищений было всего 77 — почти в семь раз меньше. Малоприятную статистику можно толковать по-разному: то ли с фантастической скоростью растет активность бандитов, то ли — благосостояние граждан. Ведь владельцем иномарок в Москве за последний год тоже стало в восемь—десять раз больше. И, естественно, каждый из них обеспокоен — можно ли вообще уберечь машину от угона?

С этого вопроса началось интервью корреспондента «Столицы» с Николаем Устиновым:

— В принципе, все возмож-

но, но стопроцентной гарантии никто дать не в состоянии. Мы рекомендуем автовладельцам, в том числе и владельцам иномарок, новую систему охранной сигнализации «Корз». Если машину угоняют, сигнал поступает на посты ГАИ, в патрульные машины. Статистика подтверждает эффективность «Корза». Из 13 угнанных машин, оснащенных этой сигнализацией, почти сразу же задержано было 9.

— Дорого стоит столь надежное устройство?

— Около семидесяти тысяч. По сравнению со стоимостью машины — пустяки.

— ГАИ действительно ищет машину, когда поступает заявление об угоне?

— Разумеется. Бывает, что и уголовный розыск подключается. В январе этого года впервые был создан компьютерный банк данных по Москве и Московской области. Как только поступает сигнал об угоне машины, в компьютер заносят номера ее кузова, двигателя... Сотрудники ГАИ вправе остановить любую машину, вызывающую сомнение, и сверить номера. Даже на техосмотрах теперь попадают угонщики.

К тому же постоянно проходят профилактические мероприятия — операции «Невод», «Ночной город», «Кольцо»... Тогда на определенной территории проверяют конкретные модели машин. И выявляемость нарушений возрастает в полтора-два раза. Но общественность, да и пресса встречают в штыки подобные мероприятия, рассматривая профилактическую остановку инспектором ГАИ как нарушение прав человека за рулем.

— Какие модели иномарок пользуются максимальной популярностью у похитителей?

— Все! И, думаю, влечение к чужой собственности со временем не пройдет, а, наоборот, — усилится. Если по действующему законодательству за угон предусматривается наказание в виде лишения свободы до трех лет, то в проекте нового закона — всего лишь штраф в размере четырех минимальных зарплат. Не знаю, кого испугает такое денежное наказание?!

— А вы сами, Николай Леонидович, в какой машине ездите?

— В служебной.

Е.КОЛЕСНИКОВА

С автомобилем всегда много хлопот: чинить, заправлять, и, конечно, самая актуальная проблема на сегодняшний день — это уберечь машину от преступников.

Противоугонные средства бывают разные — от простого капкана, который ставится на педаль газа, до «автосторожа», который иногда не дает спать целому дому, если вдруг ночью случайный прохожий толкнет «охраняемый» автомобиль. Все средства далеко не совершенны и порою просто смешны. Но существуют и исключения.

Наиболее совершенной и современной считается сегодня противоугонная система итальянской фирмы «ORVEL» с экзотическим названием «PIRANHA» («ПИРАНЬЯ»). Устанавливает и обслуживает ее Инновационное научно-производственное коммерческое товарищество (ИНПКТ) «АВТОСПОРТТЕХНИКА».

ИНПКТ «АВТОСПОРТТЕХНИКА» устанавливает охранные системы «ПИРАНЬЯ» с сентября прошлого года, и за это время фирма установила около 500 таких систем. Постоянно ассортимент предлагаемых систем расширяется и меняется. Особой популярностью у автолюбителей пользуется новая система SCM-18P благодаря своей высокой эффективности и надежности.

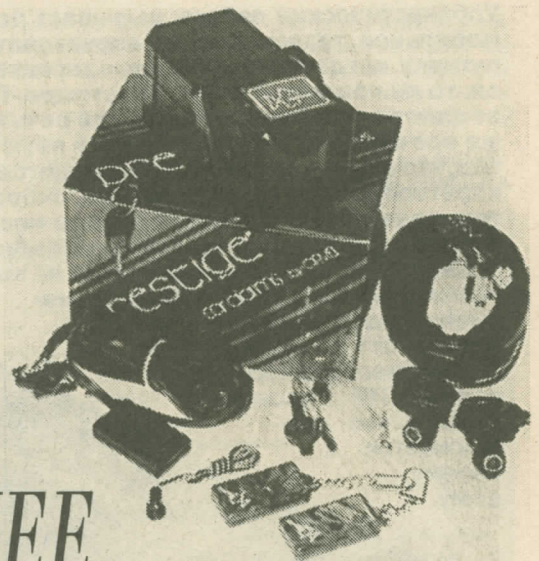


Фото В.Шишова

Охранные системы фирмы «ORVEL» «ПИРАНЬЯ» из-за широкого спектра возможностей и нескольких степеней защиты завоевали любовь и расположение владельцев автомобилей уже в 30 странах мира, включая США, на электронный рынок которых пробиться довольно сложно. Неужели найдена панацея от самой главной для автомобилиста беды — от угона?

Наша беседа с сотрудником фирмы «АВТОСПОРТТЕХНИКА» Андреем САФОНОВЫМ началась именно с этого вопроса.

— Популярность системы «ПИРАНЬЯ» объясняется тем, что она имеет несколько уровней защиты. Если не срабатывает одна система датчиков, то ее успешно подстраховывает другая, так что совсем не сработает она просто не может. Система очень удобна в обращении благодаря радиоуправлению — включение и выключение сигнализации при помощи маленького брелочка по типу дистанционного управления. Если на вашем автомобиле стоят электроприводы замков, то отпадает необходимость в ключах от двери, можно не бояться замерзания замков. Нажав на черную кнопку на брелоке, вы включаете режим охраны и блокируете все двери, а нажав красную — включаете сирену и «отпугиваете» нарушителя.

— Нередко покушения на автомобиль происходят с «особым цинизмом»: вас просто принуждают отдать ключи от машины и остаться на обочине. Машина уезжает, а за рулем, увы, другой человек. Как страхует от такого случая «ПИРАНЬЯ»?

— Вы отдаете ключи, угонщик садится в автомобиль и уезжает... Вы тем временем, нажав на черную кнопку, посылаете ему вдогонку с брелока радиосигнал. Через

НЕДРЕМЛЮЩЕЕ ОКО «ПИРАНЬИ»

35 секунд автомобиль замигает габаритными огнями, потом заглухнет двигатель, включится сирена и заблокируются двери. Угонщик не сможет снова запустить двигатель.

— Всем известно, что далеко не безопасно оставлять машину не то что на ночь, но даже и на несколько минут. Вернувшись, можно многого недосчитать. Как «ПИРАНЬЯ» «сторожит» салон во время кратковременного отсутствия хозяина?

— Она автоматически встанет на охрану, не запирая замков, если нет движения внутри салона автомобиля и вы просто забыли о ней.

Функция самой универсальной линии обороны «ПИРАНЬИ» — ультразвуковая. Слева и справа от зеркала

заднего вида установлены два датчика, один из которых излучает ультразвук, а другой его принимает. Эти датчики «запоминают» ту картину, которая сложилась в салоне на момент включения сигнализации, и реагируют на малейшее ее изменение. Можно уйти, оставив окно открытым, и если кто-нибудь просунет руку в салон, желая что-то схватить, то датчики мгновенно среагируют на изменение картины в салоне. «ПИРАНЬЯ» подаст сигнал тревоги (сирена мощностью 120 децибел). Установленные в системе пьезоэлектрические датчики реагируют на удары по любой части кузова, а датчик падения напряжения — на включение любого потребителя тока.

— Если, как это часто бы-

вает, начнут снимать колеса? — Прикрученные на совесть колеса непременно вызовут срабатывание системы по «датчику удара».

— А как узнать, что система сработала, если вы ее не слышали?

— «ПИРАНЬЯ» имеет функцию памяти, и по учащенному миганию светодиода вы можете судить о том, что система сработала.

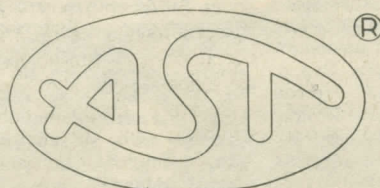
— Противоугонные устройства работают от аккумулятора, и это их самое уязвимое место. Систему можно просто обесточить — и все...

— «ПИРАНЬЯ» имеет свое собственное встроенное резервное питание, которое позволяет работать в течение 30—40 минут, если угонщик отключил аккумулятор.

— Где и как можно купить «ПИРАНЬЮ» у нас?

— Для того чтобы избежать подделок и повысить престиж «ПИРАНЬИ», мы не продаем ее в магазинах. Купить и установить «противоугонку» можно у нас, в «АВТОСПОРТТЕХНИКЕ». Самая современная модель с микропроцессором SCM-18P стоит 480 долларов США. Гарантия — 18 месяцев. Установка производится бесплатно.

Беседовала Анна ЗАНИНА



ИНПКТ
«АВТОСПОРТТЕХНИКА»

Тел.: 153-91-46, 456-57-68

Урбанистический пейзаж вызывает разные эмоции. Ночной вид скоростной автомобильной трассы всегда впечатляет. Неуютно становится одинокому путнику, когда мимо внезапно с характерным шорохом то ли пронесется, то ли пролетает нечто блестящее. Вспоминаются впечатления от фантастических фильмов, где речь идет о будущем. Там тоже все какое-то стремительное и неуютное. Но парадокс в том, что формы автомобилей меняются — от угловатых каретоподобных до обтекаемых, скорости стремительно увеличиваются, а человек в машине чувствует себя все более и более комфортно. Удобно расположившись на кожаном сиденье, утомленный бизнесмен кладет пальцы на кнопки автопилота и под звуки любимых мелодий со скоростью 180 километров в час приближается к своему дому.

MAZDA RX-7
Sports car



«МАЗДА»: КУПИ И НАСЛАЖДАЙСЯ

На автомобилях, выпускаемых по лицензии с применением авиационных технологий, есть какой-то особый отпечаток. К их числу относятся и автомобили японского концерна «Мазда». Первый автомобиль, выпущенный «Маздой», стал автомобилем года, а сейчас различные марки автомобилей этой фирмы успешно конкурируют на европейском и американском рынках с равными по классу автомобилями более известных компаний. Поэтому Аркадию Яковлевичу БИМБАТУ и Михаилу Леопольдовичу ДУБИНУ — директорам фирм «АЛЬПИНА» и

«ТРАСТСЕРВИС», занимающихся продажей автомобилей «Мазда», я задаю традиционный вопрос: почему вы выбрали автомобили фирмы «Мазда» объектом своей коммерческой деятельности?

— Когда мы начинали работать, российский рынок уже был насыщен автомобилями таких фирм, как «Мерседес-Бенц», «Ауди», «Фольксваген»... У них уже есть в России дилеры. А «Мазда» только начинает осваивать наши дороги. Это с чисто коммерческой точки зрения. А с технической или потребительской «Мазда» — хороший, надежный автомобиль.

— Мне кажется, перед вами

довольно сложная задача, так как у нас сейчас люди или очень бедные, или очень богатые. Поэтому в России популярны сверхдорогие марки автомобилей. А поскольку очень богатых все же не так уж много, то на них вполне хватит мощностей заводов, допустим, фирмы «Мерседес-Бенц».

— Когда-нибудь это должно измениться. Действительно, покупая «Мерседес» или «БМВ», вы платите не только за вещь, но и за фирму. А ведь у автомобилей фирмы «Мазда» есть те же удобства, что, допустим, и у «БМВ». Фирма «Мазда» сейчас успешно развивается, у нее, помимо

головного предприятия в Японии, есть филиалы в Европе и Америке. Фирма «Мазда» принимает участие в разработке моделей для компании «Форд», кузовов для других американских автомобильных компаний. В данный момент мы продаем седаны «Мазда 626», выпущенные американскими филиалами.

— Это связано с тем, что у нас, как и в Америке, в отличие от «островных» государств, левостороннее управление?

— Это не самое главное. На любом из заводов можно установить руль в соответствии со стандартами дру-

гих государств. Главное, что американские автомобильные стандарты — самые строгие во всем мире. Даже такие автомобили, как «Мерседес», «БМВ», «Вольво», приходится переделывать под американские стандарты. Например, по безопасности автомобиля, уровню токсичности выхлопных газов. У автомобилей, выпущенных в США, более жесткие подвески, что больше соответствует нашим дорогам. Потом, они безопасней: там изменены бамперы, установлены дополнительные вставки в двери, защищающие сидящих в салоне от боковых ударов. Салон рассчитан на людей высокого роста, ведь американская нация — одна из самых высоких.

В данный момент, по статистике, «Мазда» считается одним из самых необслуживаемых автомобилей. Но, тем не менее, мы все-таки заключили договор со станцией техобслуживания, по которому купленные у нас автомобили обслуживаются вне очереди. К тому же наших клиентов мы обеспечиваем по номинальной стоимости всеми запасными частями, которые могут им понадобиться. За дополнительную плату на машине может быть установлена родная «маздовская» противоугонная сигнализация, которая отключается только ключом от этой машины.

— «Мазда 626» прихотливый автомобиль?

— Решайте сами. Его обслуживание заключается в том, что через каждые 11,5 тысячи километров пробега нужно менять масло в двигателе, причем масло — стандартное. Через 42 тысячи километров меняются тормозные колодки, в коробке передач масло не меняется вообще. «Маздой» очень легко и приятно управлять. Рулевое управление с гидросилителем сделано так, что с увеличением скорости меняется усилие. От 0 до 100 километров в час «Мазда» с 6-цилиндровым двигателем разгоняется за 7,3 секунды, что очень близко к результатам хорошего спортивного автомобиля. Кузов-седан разработки 1993 года, удобный салон делают эту машину привлекательной для многих покупателей.

— С какими автомобилями сравнима «Мазда 626» и что выделяет ее среди автомобилей того же класса?

— С «Доджем», некоторыми

моделями «Форда», «Ниссана», «Хондой Аккорд», «Понтиаком Гранд-Авеню», «Понтиаком Гранд-Америка». Использование в «Мазде» 16-клапанной головки цилиндров двигателя делает ее более экономичной. И потом, «Мазда» считается одним из самых безопасных автомобилей, продаваемых в США.

— А если ее сравнить с примерно одинаковым по стоимости, но более известным в России и более почитаемым «Вольво»?

— У «Вольво» достаточно инерционный двигатель, и вы не получите ощущения спортивной езды. В данный момент фирмы, торгующие «Вольво», ощущают трудности со сбытом, а «Мазда» хорошо покупается во всем мире. «Вольво» — хороший, надежный «нешикарный» автомобиль, но у «Мазды» значительно более продолжительный гарантийный период обслуживания — 5 лет на кузов, 3 года на все агрегаты, или срок гарантии распространяется на период пробега первых 83 тысяч километров.

— Что, помимо кузовов, отличает автомобили фирмы «Мазда», если вспомнить, что они выпущены по конверсии?

— Это единственная фирма, которая выпускает серийные автомобили с роторно-поршневыми двигателями. Это спортивная «Мазда RX-7», которая 105 раз становилась призером различных гонок и соревнований.

— Кто покупает «Мазду» на Западе?

— У фирмы есть очень много разработок. Спортивное купе «MX-3» очень популярно среди обеспеченной молодежи. Хетчбэк «Мазда 323» идеален для домохозяек и молодых специалистов. Седан-люкс «Мазда 929» сравним с трехсотыми «Мерседесами», и его в основном покупают богатые бизнесмены. «RX-7» — прекрасная спортивная машина, сравнимая

с «Порше». Покупают ее богатые любители спортивной езды. А седан «Мазда 626» покупают люди, принадлежащие к среднему классу по уровню доходов: врачи, юристы. Еще этот автомобиль очень популярен у женщин. Как-то очень беспо-

мощно смотрятся женщины рядом с «вышедшей из строя» машиной. Западные мужчины жалеют нежные ручки своих жен и покупают им надежные автомобили, типа «Мазды».

Беседовала
Валерия НЕМЦОВА

«Мазда 626-LX». Технические характеристики

Двигатель — 4-цилиндровый, 16 клапанов
 степень сжатия — 9
 номинальная мощность — 127(4500 л.с.) об. мин.
 система зажигания — мультипроцессорная
 5-ступенчатая ручная коробка передач
 или 4-ступенчатая автоматическая
 тормоза — с гидравлическим усилителем
 передние — дисковые
 задние — барабанные
 система питания — электронный впрыск
 рулевое управление — реечное с гидравлическим приводом
 колеса — 14-дюймовые стальные с колпаками (возможна установка 15-дюймовых из алюминиевого сплава)
 тип топлива — бензин 93 (92) окт. Числа
 расход топлива:
 при городском цикле — 11 л/100 км
 до 90 км/ч — 9л/100 км
 120 км/ч — 9,5 л/100 км
 объем бензобака — 60 литров

Базовая комплектация включает:

- надувную подушку безопасности в рулевом колесе
- центральную блокировку замков
- электрическое дистанционное управление зеркалами
- стереомагнитолу с шестью колонками и кодом от краж
- антенну с электроприводом
- открывание багажника и бензобака из салона
- изменение угла наклона рулевого колеса
- складывающееся заднее сиденье
- подсветку замков зажигания и двери водителя
- кондиционер
- «Круиз контрол» (электронное управление скоростью)

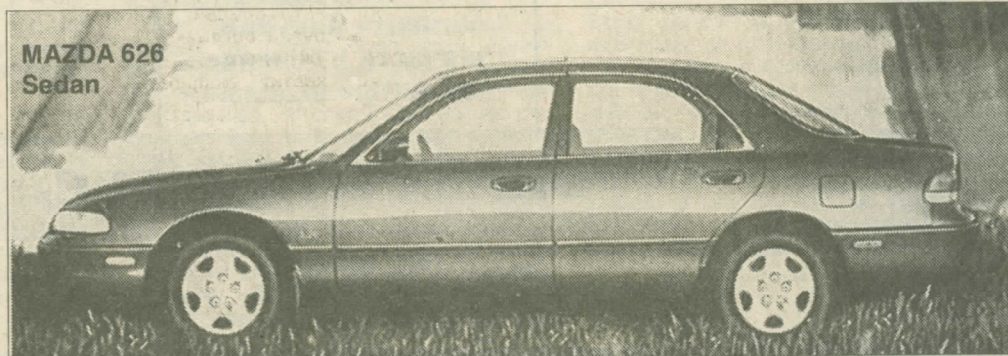
За дополнительную плату можно установить:

- антиблокировочную систему тормозов
- литые алюминиевые диски колес
- электропривод стеклоподъемников
- автоматическую коробку передач
- аудиосистему для прослушивания компакт-дисков
- люк с электроприводом
- обивку салона из натуральной кожи
- электропривод водительского сиденья

ТОО «АЛЬПИНА», МП «ТРАСТСЕРВИС»

Тел.: (092) 932-77-00, 932-77-11

FAX: 932-76-92



ВАША МАШИНА —



ВАША КРЕПОСТЬ

ДЖИП ГРАНД ЧЕРОКИ

(2-1-3) 1993 г. Пробег 0. Двигатель: инжектор, 4 л, коробка передач — 4 ступени, автоматическая, полноприводная, руль левый с гидроусилителем, 5 дверей, электропривод стеклоподъемника. Цвет: красный, черный, темно-серый металлик, темно-зеленый металлик, светло-серый металлик.

Цена: 35 000 долл. США.

Не затратив ни одной лишней секунды, вы приобретете автомобиль, который сделает вас независимым. Любая форма оплаты, полная готовность к эксплуатации с момента покупки, запчасти в течение полутора недель.

МИЦУБИСИ PAJERO

(2-2-3) 1993 г. Двигатель: турбодизель, 2,5 л, 4 цилиндра, коробка передач — 5 ступеней, полноприводная, руль левый с гидроусилителем, 5 дверей, электропривод стеклоподъемника. Цвет: темно-красный металлик, черный металлик, темно-зеленый металлик, синий металлик.

Цена 35 000 долл. США.

ФИРМА «ТРИМПЕКС»

Тел.: 208-86-75,
207-35-73

«Ford» на службе у ГАИ

Когда я рассказал знакомым, что в одно из отделений московской ГАИ передан для испытаний полицейский «Форд», они рассмеялись: а что его испытывать-то, раз в американской полиции такие машины на службе состоят, то и в нашей милиции поработают не хуже. Ну, дороги у нас поплосше, с обслуживанием может что не так, но при бедности нашей милиции она любой машине будет рада, не то что иномарке. Я пытался парировать, мол, из разных моделей, проходящих испытания, будет выбрана лучшая и она-то, может быть, будет в достаточных количествах закуплена для несения службы, которая «и опасна, и трудна». Наивный, ответили мне знакомые, купят то, на что денег хватит и что достать смогут, и все равно это будет капля в насыщенном иномарками московском автомобильном море. И тогда я отправился в 10-е отделение ГАИ.

Надо сказать, что 10-е отделение, или, по-новому, 10-й отдел, — совершенно особое в московской ГАИ. Оно работает по всей Москве, обеспечивая безопасность при проведении спортивных мероприятий, митингов, демонстраций и, куда же без этого, при сопровождении глав государств, правительства и президента. Это единственное в России специализированное подразделение с подобными задачами.

Правда, из этого не следует, что обычные отделы ГАИ не получают такой техники вовсе. Получают. Но, учитывая большой опыт сотрудников по эксплуатации иномарок, все новинки для испытаний передают именно в 10-й отдел.

Вообще-то слово «испытания» тут не совсем точное. Это попросту многомесячное использование иномарок в тех же условиях и режимах, в каких работают все машины ГАИ. За несколько месяцев выясняют, насколько машина прочна, надежна, быстра, устойчива на наших отнюдь не идеальных дорогах, насколько она маневренна, проста в эксплуатации и прочая, прочая... Немаловажно выяснить, и какое

психологическое воздействие оказывает такая машина на окружающих вообще и нарушителей в частности. Так вот, в 10-м отделе, помимо уже давно работающих «Вольво», «Ауди», «Мерседесов» и «БМВ», несколько месяцев назад появился «Форд» — «Краун Виктория». Тот самый, переданный для испытания.

Из кабинета начальника меня повели почему-то наверх. Поднявшись на последний, как мне показалось, этаж, мы неожиданно оказались в гараже. И эту машину я увидел сразу. Ослепительно белая, приземистая и в то же время просто огромная — такой она показалась в первое мгнове-

наклона, так что водители разного роста легко могут подстроить его под себя. Коробка передач автоматическая — прибавил газ, и, набрав обороты, машина сама переключится на повышенную скорость. Сбросил газ — и она плавно остановится, перейдя на нейтралку. Педали сцепления вовсе нет, так что одна нога полностью отдыхает. Естественно, кондиционер, автоматическое опускание стекол, поворот зеркал и еще куча всяких мелочей, делающих езду на такой машине легкой и приятной. При необходимости она разовьет скорость до 220 км/час. На крыше — фонарь во всю ее ширину, с мигалкой и сиреной. Раньше все это мы видели в американских фильмах.

Из Центра до Лужников домчались за считанные минуты. Замечаю, что охранник на воротах кивнул головой как старым знакомым. Оказывается, машина бывает



ние. На капоте большими голубыми буквами выведено — ГАИ, на дверцах — герб Москвы, сигнальные фонари во всю ширину крыши. «Ну что стоишь? Садись», — распахивает передо мной огромную дверцу старший инспектор капитан Захаров. Капитан садится за руль, и мы по спирали выкатываемся на улицу.

«В Центр?» — спрашивает старший инспектор, и я благодарно соглашаюсь, уже успевав разнежиться в удобном кресле.

Я не слышал даже «шуршанья шин», настолько бесшумным было наше движение. Восьмицилиндровый движок мощностью свыше двухсот «лошадей» словно затаил дыхание. На светофорах на нас глазели изо всех соседних машин. И не то чтобы никогда не видели «Форд», просто еще не привыкли к тому, что и у милиции может появиться нечто посильнее «Жигулей» и «Москвичей». Встречные гаишники цокали языком и показывали большой палец.

Коротко о салоне. Машина пятиместная, с мягкими удобными креслами. Есть куда вытянуть ноги. Руль с изменяемым углом

здесь, сопровождая президента, иногда посещающего футбольные матчи. Вообще, работать в сопровождении нашему «Форду» приходится часто. Хотя иногда его используют и для совместных с Петровкой операций, и для свободного патрулирования по городу.

Ну так будут такие машины у нашей милиции или в очередной раз все закончится образцово-показательными подразделениями? Все-таки есть надежда, что будут. Деньги на это собирается выделить правительство Москвы.

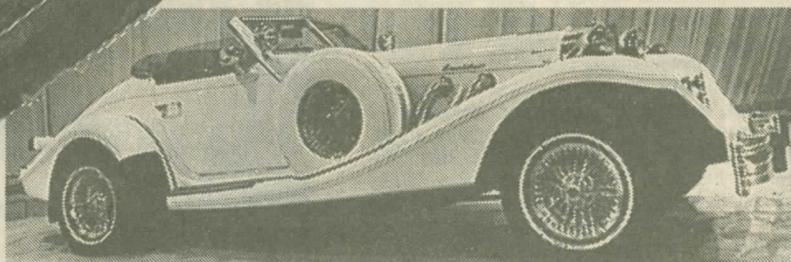
А поставить в короткие сроки не менее ста подобных машин и заняться их гарантийным обслуживанием сможет ТОО «Медведково». Тогда эти машины поступят и в обычные подразделения ГАИ и милиции. Может, на дорогах станет спокойнее и нарушители не будут себя чувствовать столь безнаказанными, удирая на «Мерседесах» от «Москвичей».

Юрий ВАЛЛИТ
Фото автора

ШЕДЕВРЫ АМЕРИКИ В МОСКВЕ!



Покрытый золотом орел в полу-обманчивых оковах и сонный шепот шин по нежному асфальту. Волнующий изгиб крыла и жадность дверцы, втянувшей белых кружев тень... Как страстен крик колес на скоростной дороге! Клубится снежный шарф по голубому полю, сжигая мысли, чувства и слова. Блестящий силуэт далеких городов скользит по жарким улицам Москвы, даря мечту и унося реальность...



Пронеслись, исчезая за поворотом, кареты с четверкой лошадей, лимузины холодного цвета, пылающие «Мерседесы», оставляя медленно тающий след. Под вихрем забот осторожно отступает из моей памяти встреча с настоящим чудом техники XX века, с двумя машинами, потрясающими отточенностью линий. Машинами, вернувшимися в наши безумные годы из не менее безумных тридцатых. Это два редких, почти коллекционных и очень дорогих автомобиля: «Zimmer» и «Excalibur». Фирма «Zimmer» — это эстеты в автомобильном деле, работающие не ради выгоды, а ради наслаждения. С начала века компания переходила из рук в руки, и вот последние владельцы выпустили 2 тысячи белоснежных красавиц. Две машины именно из этой партии находятся сейчас в автосалоне «ПРО-ТРЕЙД», на Цветном бульваре. Одну вы видите на фотографии. Для «Zimmer» нужны не только деньги, но и страсть к совершенству. Немногие люди даже в США могут позволить себе эту роскошь. Машина для сильных мира сего. Шейхи, члены королевских семей, магнаты всех статей — вот ее обладатели. Чтобы получить автомобиль, не-

обходимо сразу выплатить всю сумму и затем ждать несколько месяцев исполнения заказа.

Мастера взяли за основу «Мерседес» и придали ему облик машины из прошлого. Долгий срок изготовления оправдан изумительной выверенностью дизайнера, почти все выполнено вручную. Летящий силуэт, щедро украшенный никелем, надолго остается в памяти. Несмотря на немного старомодный вид, машина современна технически. Двигатель «Форд-Мустанг», мягкая система управления и масса всевозможных приспособлений для и во имя пассажира обеспечивают 200 км/час и наслаждение от каждой встречи с автомобилем. Но отделка салона затмевает все технические ухищрения. Хранящий тепло человеческих рук, томный полуприглушенный тон орехового дерева, натуральная кожа темно-бордового цвета, затемненные стекла создают атмосферу отрешенности.

Богатство салона не ограничивается «Zimmer». Более мощный, но не менее ослепительный «Excalibur» с открытым верхом, кроваво-красными сиденьями и серебряным блеском металла, чудесно гармонирующим с белым цветом самой маши-

ны, тоже собственность компании «ПРО-ТРЕЙД». «Excalibur» выпущен в 1989 г. и свой первый снег увидел здесь, в России. Стилизован под старину и предназначен для элитарного круга.

Генеральный директор компании «ПРО-ТРЕЙД», один из владельцев этого миллионного великолепия, признается: «Я испытываю почти чувственное удовольствие, видя наших красавиц каждый день, и в глубине души прячу наивную надежду, вдруг их никто не купит». К сожалению, бизнес есть бизнес и тайным надеждам Антона Владимировича Кузьмина не суждено сбыться. Есть зарубежные покупатели, их не пугает такая фантастическая по нашим бытовым меркам сумма: 120 тыс. долларов за «Zimmer» и 150 тыс. долларов за «Excalibur». Шедевры не имеют цены. Будет жаль, если машины, послушные воле нового хозяина, покинут страну и вернуться на родину. А нам с вами остается купить несколько номеров журнала «Столица» и любоваться на недоступные, но такие притягательные произведения автомобильного искусства.

Наталья ЕЛИСЕЕВА
Фото В.Кантора

В И К О



В И К О

Торгово-технический центр
Компании «ВиКо»

- * ремонт и обслуживание автомобилей «Мерседес-бенц»
- * продажа запасных частей и материалов к автомобилям «Мерседес-бенц»
- * продажа подержанных автомобилей «Мерседес-бенц»

Адрес: Москва, ул. Советская, 80

тел. (095) 166-20-92
факс (095) 165-49-20

Сервис от «ВиКо» подарит Вам радость!



АВТОСАЛОН "ЭКСЭ"



ПРИХО
ВЫБИРА
УЕЗЖ
НЕВЕРОЯТНО



EXCEL

Л“



ОДИШЬ,
АЕШЬ И...
АЕШЬ
— ОЧЕВИДНО



г. Москва, ул. Б.Грузинская, д.39
Тел.: (095) 253-82-07
Факс: (095) 253-44-40



Официальный импортер
Westminster motors



Тел.: (095) 127-08-32, факс: (095) 127-08-30



Maserati-Shamal супер-спорт
400 л.с., цвет -- красный, салон
-- черная кожа -- 3 шт.
цвет -- черный, салон
-- светло-серая кожа -- 1 шт.
Цена каждой модели
-- 196 млн ит.лир.
Срок поставки -- 20 дней.
СИФ -- Москва, таможенный
склад



УНИКАЛЬНАЯ

ВОЗМОЖНОСТЬ!

Мы рекомендуем масло Motorex



Все
НОВЫЕ
МОДЕЛИ
LAND ROVER

Москва, офис-центр "Я.Хормут АГ", Б.Черемушкинская, 25.

ЧТО ЛЮБЯТ КОРОЛИ

Президент фирмы «Я.ХОЭРМУТ АГ.», которая является официальным импортером WESTMINSTER MOTORS, Якоб ХОЭРМУТ проработал в нашей стране около 13 лет. Хорошо изучив потребности русских покупателей и их возможности, господин Хоэрмут с 1992 г. начал импортировать в Россию автомобили «Лендровер» и «Мазератти».



Президент фирмы Якоб Хоэрмут (справа)

Фото В.Кантора

**Офис-центр
«Я.ХОЭРМУТ АГ.»**

**117218, Москва,
Б. Черемушкинская,
25/40.**

Тел: (095) 127-08-32

(007-502) 222-14-68

Fax: (095) 127-08-30

(007-502) 222-14-67

Telex 613022 JAHU SU

Автомобили «Лендровер» начали выпускаться более 70 лет назад, — рассказывает господин Хоэрмут, — а перед второй мировой войной они уже пользовались заслуженной славой и популярностью. За все годы было выпущено много модификаций, предназначенных для различных целей, но все модели отличаются настоящим английским качеством старейшего завода — производителя автомобилей. Сейчас мы предлагаем все последние модели «Лендровера» и «Ренжроверлюкс». Их цены в зависимости от модели и комплектации варьируются от 20 до 60 тысяч американских долларов. Это прекрасные автомобили для повседневной эксплуатации. Очень выносливые, хорошо чувствуют себя на российских дорогах.

У нас вы можете купить «Мазератти». Это абсолютно другая машина, принадлежащая к семейству спортивных автомобилей. Этот автомобиль может конкурировать с более известными «Феррари» и «Порше».

Как вы можете объяснить, что «Лендровер» является любимым автомобилем британской королевской семьи?

— Действительно, у королевской семьи есть все английские автомобили, в том числе и «Лендровер», который им очень нравится, и они им гордятся, как и всем английским. Как и Элтоном Джоном, «Битлз», например. Потом, это действительно очень хороший автомобиль, совмещающий в себе качества очень мощного вездехода, можно сказать, грузовика, который может буксировать груз до 4 тонн, и комфортабельного, достаточно маневренного автомобиля с удобным салоном, идеального для городских условий, очень экономичного. «Лендроверы» есть

во многих посольствах. Специальный «Лендровер» с кабиной из пуленепробиваемого стекла был сделан для папы римского. На нем сейчас Иоанн Павел II совершает открытые мессы.

— Не кажется ли вам, что «Мазератти» мощностью в четыре сотни лошадиных сил как-то не очень уместным на наших дорогах. У нас со скоростью в триста километров в час негде разъезжать...

— «Мазератти» — это, можно сказать, коллекционная машина. Она не предназначена для повседневной езды. Она — для любителей спортивной езды. В принципе, ею можно управлять на российских дорогах. Но делать это нужно с большим вниманием и в совершенно трезвом виде. В некоторых странах разрешается садиться за руль, если ты выпил, — лишь бы не было неприятных последствий. С «Мазератти» такой номер не проходит. Я периодически езжу по Москве на «Мазератти» и ни на мгновение не могу отвлечься от дороги. Но все равно меня довольно часто останавливают. Подходит милиционер и с огромным интересом и удовольствием рассматривает ранее невиданный автомобиль. За год мы продали 40 «Лендроверов». Спрос на них почти в 10 раз выше спроса на «Мазератти». В этом году мы планируем продать 150 новых «Лендроверов».

— Кто у вас покупает «Лендроверы»?

— Различные иностранные граждане, дипломаты и «новые русские». Те люди, которым надоел джип «Грэнд Чероки», или те, которым нравятся автомобили типа «Ниссан-Патрол», «Тойота Лендкраузер» и им подобные, но которые хотят приобрести нечто более престижное и лучшее.

— Почему-то считается, что у нас трудно наладить продажу и сервис автомобилей различных фирм и направлений.

— Может быть, это трудности вашей страны. Лично для меня это было несложным делом. По профессии я инженер в области автомобилестроения, Россию знаю неплохо, год занимался автомобильным маркетингом (инфляции в странах-производителях практически нет). Осталось найти хороший штат и наладить кооперацию.

— Скажите, куда могут обратиться не совсем удачливые хозяева купленных у вас автомобилей, если у них что-либо разобьется или сломается?

— К нам. Потому что в стоимость автомобиля входит его гарантийное обслуживание. У нас есть станция технического обслуживания, оборудованная для ремонта и сервиса автомобилей «Лендровер», все работы ведутся непосредственно или под руководством инженера-механика из Англии. У нас есть все необходимые запасные части и детали. Проданные нами «Лендроверы» еще долго будут радовать пассажиров безупречной ездой. А к нам уже неоднократно обращались люди, купившие за рубежом подержанные автомобили или приобретшие их у «левых» посредников.

— А если что-то случится с «Мазератти»?

— Этих автомобилей так мало в России, что организовывать специальный центр пока что рановато. Бесплатное гарантийное обслуживание этих автомобилей будет производиться в нашем сервисном центре, там же будем делать мелкий ремонт. А если с купленным у нас «Мазератти» случится что-либо серьезное, будем приглашать механика из Швейцарии или Италии.

Беседовала Валерия СЕРГЕЕВА

ДОМАШНИЙ ДОКТОР ВАШЕГО АВТОМОБИЛЯ!

Все чаще при обсуждении проблем создания новой экономики в России мы встречаем ссылки на так называемый «средний класс» общества, служащий опорой рыночных экономик развитых стран и гарантом стабильности западных демократий. И, видимо, это оправданно. Ведь средний класс — это мы с вами, люди разных профессий, специалисты в своих областях. Мы нуждаемся друг в друге — хотим жить в хороших квартирах или загородных домах, отдавать детей в хорошие школы, получать квалифицированную медицинскую помощь, ездить на исправных машинах и иметь возможность быстро их отремонтировать, если вдруг с



Если вы
решили делать
станцию —
хорошенько
подумайте еще
раз

ПРОФЕССИОНАЛЫ: ТРЕТЬЯ ВОЛНА В БИЗНЕСЕ

ними что-то случается. От уровня профессионализма каждого из нас зависит удовлетворение потребностей других людей, а значит, и благополучие общества в целом. Профессионализм дается нелегко, но он должен быть выгоден каждому из нас, поскольку квалифицированные услуги и оплачиваться должны соответственно. Но так ли это, насколько прибылен сегодня профессионализм? Об этом наша беседа с исполнительным директором фирмы «BROS», занимающейся автомобильным сервисом, Дмитрием Буяновым и экспертом Дмитрием Карякиным.

— **Ваша фирма занимается техническим обслуживанием и ремонтом автомобилей иностранных марок. Все мы видим, что иномарок в Москве, да и не только, наверное, в Москве, появилось много. Но таким автомобилям требуется и особый сервис. Как обстоят дела в этом секторе рынка, насколько он освоен, существует ли конкуренция в этой области?**

— Сейчас стало модным иметь станцию, о чем и спешат объявить многие фирмы, торгующие автомобилями. Однако действительно серьезных и хороших станций пока мало. Этот бизнес требует больших начальных вложений в помещение, инструменты и оборудование и не обещает быстрых прибылей. К тому же для него нужен очень подготовленный, квалифицированный персонал. Продавая автомобили, вовсе не обязательно вникать в их устройство. Однако в целом идет позитивный процесс в экономике, и за последние три года сделан колоссальный шаг вперед. Номенклатурные СП уходят в прошлое, а им на смену пришло поколение биз-

несменов-профессионалов, скажем, таких, как Сергей Петров и Андрей Артюшин (СП «Рольф»). Это люди, умеющие, образно говоря, превратить свой лимон в лимонад. Это непросто. Нужны чисто мужские качества: честолюбие, вера в себя и, обязательно, удача. Стать первым — главная награда.

— **Как вам видится сегодня развитие вашей фирмы?**

— Наша фирма относительно небольшая, и мы занимаем очень скромный сектор московского автомобильного рынка. Сейчас ясно одно: клиент устал от непрофессионализма, хамства, грубости, унижительного стояния в очередях, пренебрежения обслуживающего персонала. И наша главная задача — преодолеть это. Правда, бывает и обратная ситуация: приезжающий на станцию клиент видит в автомеханике человека, которого он может купить за ту или иную сумму. Этого мы тоже допустить не можем. Отношения должны быть человеческими и доверительными.

Мы не стремимся к «валу», у нас есть постоянная клиентура, которой мы дорожим. Не случайно в своей рекламе мы пишем — «Домашний доктор Вашего автомобиля». Большинство наших специалистов имеют высшее образование, многие заканчивали МВТУ, МАДИ, приходят к нам по рекомендации.

— **Вы беретесь за любой ремонт?**

— Нет, и это нормально. Мы считаем, что если на станции делают все, то, скорее всего, это будет означать, что все делается на среднем уровне. Должна быть специализация. Мы, например, не беремся за исправление дефектов кузовов — у нас

нет для этого ни специального оборудования, ни обученного персонала. Мы беремся за сложные неисправности в электронике, механике. Для этого мы имеем «бошевское» диагностическое оборудование, профессиональный инструмент. И, конечно, главная ценность для нас — наши специалисты. У нас налаженные связи с западным партнером — любую необходимую деталь мы получим из Германии в течение одной-двух недель. В особо трудных случаях мы пользуемся услугами специализированных фирм и предприятий, осуществляя своеобразный холдинг. Привлекать специалистов со стороны — это мировая практика.

— **И все же, выгодно ли сейчас заниматься ремонтом иномарок?**

— Приходится с огорчением констатировать, что до цивилизованных отношений государства и производителя товаров и услуг еще далеко. Работать не выгодно, выгодно продавать уже произведенное кем-то, так как прибыль от продажи несоизмеримо выше при одинаковых затратах времени. Выгоднее, например, ставить сигнализации и магнитолы, работая в режиме конвейера, чем заниматься поисками сложных дефектов, успевая сделать только один автомобиль за рабочую смену. Квалификация же исполнителя и оплата его труда в этом случае должны быть выше. Хотелось бы, чтобы налоговое законодательство отражало это.

Несомненно, должны быть изменены таможенные пошлины, так как высокие цены и недостаток запчастей отрицательно сказываются на техническом состоянии автомобилей и, как следствие, возрастает число ДТП. К сожалению, такого комплексного подхода мы пока не наблюдаем, но мы продолжаем работать, работать в этой стране.

В.К.

С полным перечнем услуг «BROS» вы сможете ознакомиться в ее рекламах в газете «Авторевю».
Тел. 487-74-49
Fax 145-16-98

ТРИНИТИ МОТОРС

GM CHEVROLET·CADILLAC·PONTIAC **GM**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР GENERAL MOTORS

«Тринити моторс» — это торговая марка совместного российско-американско-британского предприятия «Тринити-Марч-Вест», которое объединяет три грандиозные команды.

Российская команда состоит из нескольких партнеров, объединивших свои разнообразные таланты и опыт в деятельности ряда коммерческих структур. С 25 ноября 1991 г. «Тринити» совместно со своим партнером «Марч-Вест» стали официальными дистрибьюторами продукции «Дженерал моторс» на территории Москвы, Санкт-Петербурга и Киева.

«Тринити» — многопрофильная частная российская компания, ведущая разносторонние деловые операции в области торговли, услуг и в производственной сфере.

«Марч-Вест» представляет собой союз американской и британской компаний, который объединяет в себе все лучшее для привлечения и исполнения международных консалтинговых контрактов.

«Марч Груп» — это консалтинговая компания, специализирующаяся в области проблем управления производством и реализации автомобилей. В настоящее время «Марч Груп» работает по контрактам с компаниями «Дженерал моторс» и «Форд моторс».

«Вест Груп» представляет собой международную группу по торговле и развитию. Сегодня «Вест Груп» подготавливает проект реконструкции одного из золотоустовских заводов по производству высококачественных сталей и сплавов, что позволит значительно повысить эффективность производства и качество продукции.

Компанию «Тринити» возглавляет г-н Павел Дудников. Группу «Марч» — г-н Джим Лайл. Группу «Вест» — г-н Натан Якобсон.

«Дженерал моторс» рассматривает СНГ и сопредельные государства как новое экономическое пространство и полагает, что у русского и американского народов есть много общего, это



1993 CHEVROLET C1500 SPORTSIDE PICKUP 2WD WITH SPORT PACKAGE

и помогает их тесному экономическому сотрудничеству. Когда корпорация «GM» начала поиски соответствующих дистрибьюторов своей продукции в Москве, она хотела найти идеальное сочетание опытной и мощной американской дистрибьюторской компании и российского партнера, не бюрократизированного, а с деловой, предпринимательской жилкой. И остановила свой выбор на «Тринити-Марч-Вест».

Торговый бизнес «Тринити моторс» начался с открытия автосалона на Тверской в мае 1992 г. В ассортимент предлагаемой к продаже продукции «Дженерал моторс» входят автомобили марки «Кадиллак», «Шевроле» и «Понтиак». Кроме того, «Тринити моторс» продает легкие грузовики и автобусы марки «Шевроле» и «GMS» стандартных и нестандартных модификаций.

Необходимо упомянуть об одном немаловажном аспекте, касающемся «жизнеспособности» изнеженных иномарок на наших дорогах и в наших трудных условиях эксплуатации. Для

этого все автомобили «Дженерал моторс», которые направляются в Россию, снабжаются усиленной подвеской. Кроме того, на них установлены специальные приспособления, позволяющие запустить двигатель при очень низких температурах.

Учетом российской специфики явилось и то, что поступающие в Россию автомобили были переделаны для использования самого распространенного у нас бензина Аи-93. При этом американские конструкторы учли и свинец, и грязь, и простую водопроводную воду, которые иногда в избытке присутствуют в нашем бензине.

Недавно построенный в восточном секторе МКАД центр техобслуживания, в работе которого используются новейшие технологии, признан «Дженерал моторс» образцом для других дилеров: утепленный участок приемки автомашин, компьютеризированная служба резервации заказов на техобслуживание, передовое компьютерное и электронное оборудо-

ТРИНИТИ МОТОРС

GM CHEVROLET·CADILLAC·PONTIAC **GM**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР GENERAL MOTORS

дование для диагностики, закупленные специально у «GM» инструменты, укомплектованный склад запчастей — все это гарантирует качественное и быстрое выполнение работ.

В настоящий момент у «Тринити-Марч-Вест» имеются в продаже новые автомобили следующих моделей: «Корсика ЛТ», «Люмина» (четырёхдверный седан), «Каприс» (четырёхдверный седан), «Понтиак Транс Спорт-APV», «Люмина-APV», «Кадиллак Севиль», «С-10 Пикап Макси-Кэб» (полноприводные), «С-10 Блейзер» (четырёхдверные полноприводные), «Астро ВЭН» (обычный кузов, два ведущих колеса). В связи с новыми таможенными пошлинами сегодня цены на вышеперечисленные автомобили колеблются в пределах от 23 до 90 тыс. ам. долларов.

На новые автомобили и грузовики распространяется полная гарантия «Дженерал моторс». Срок действия гарантии — 12 месяцев со дня продажи или пробег в 20 000 км.

Персонал «Тринити моторс» укомплектован специально обученными механиками, которые применяют в работе новейшие инструменты и технологию «Дженерал моторс», а также пользуются самой последней научно-технической информацией фирмы. Отделение запасных частей всегда располагает подлинной продукцией и поддерживает повседневный контакт с «Дженерал моторс», что позволяет «Тринити моторс» быть в курсе свежей информации относительно обслуживания и запчастей.

С декабря 1992 г. «Тринити моторс» открыла автосалоны и центры технического обслуживания в Санкт-Петербурге и Киеве. Эти операции представляют собой начало нового этапа торговой и сервисной деятельности в СНГ.

«Тринити моторс» уверена, что автомобили производства «Дженерал моторс» всегда будут необходимы людям, ценящим свой престиж.

**«ТРИНИТИ МОТОРС»
В МОСКВЕ**

«Автосалон», тел. (095)
200-47-26

Офис, тел. (095)
200-27-93

Факс (095) 200-20-25

**«ПЕТРОФФ МОТОРС»
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ**

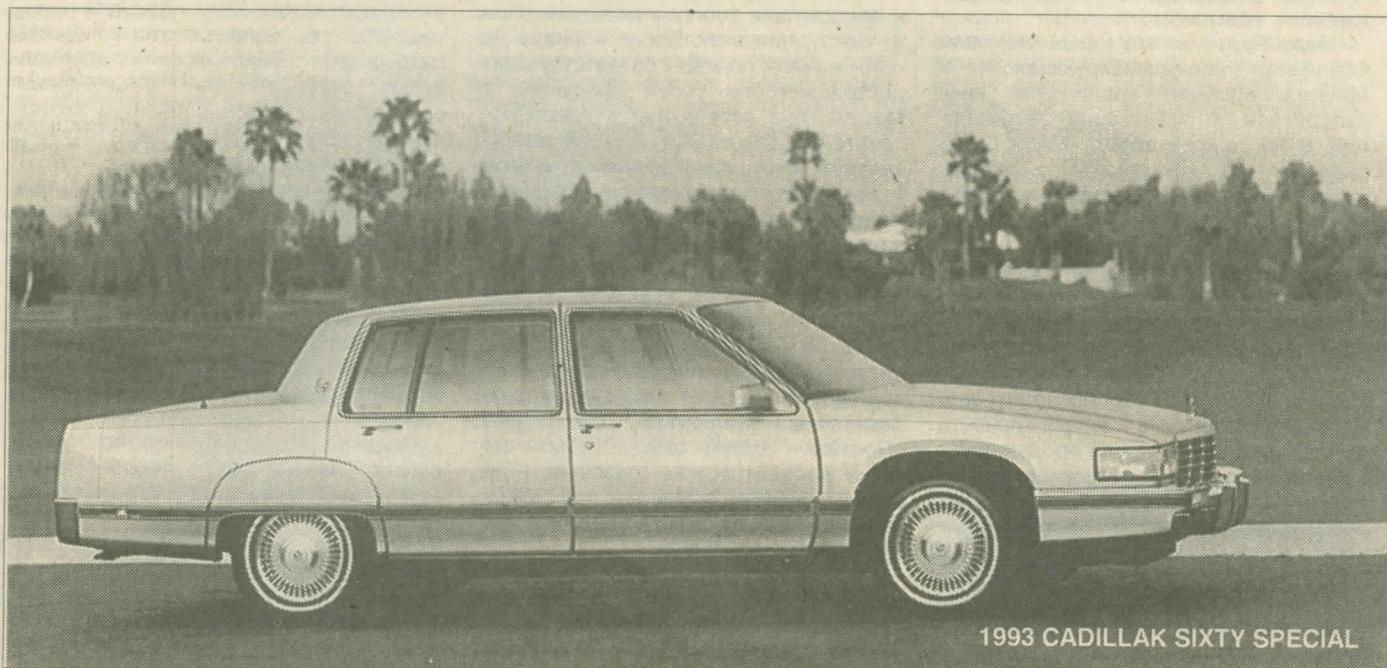
Тел. (812) 227-09-12

Факс (812) 235-07-34

**«УКРАИНА МОТОРС»
В КИЕВЕ**

Тел. (044) 224-89-83

Факс: (044) 244-63-31



1993 CADILLAK SIXTY SPECIAL

ИЗ ИСТОРИИ КОРПОРАЦИИ «ДЖЕНЕРАЛ МОТОРС»:

- 1897 г.** Основана компания «Олдс-мобил мотор»
- 1902 г.** Основана автомобильная компания «Кадиллак»
- 1903 г.** Создана автомобильная компания «Бьюик мотор»
- 1907 г.** Основана автомобильная компания в Окленде (позднее подразделение «Понтиак мотор»)
- 1908 г.** (16 сентября) — вышеуказанные компании слились и стали компанией «Дженерал моторс»; основатель — Вильям С.Дюрант
- 1911 г.** Основана компания «Шевроле мотор»
Основана экспортная компания «ДМ» по координации продаж продукции США на международном рынке
- 1912 г.** «Кадиллак» ввела систему электрического самозаведения, изобретенную Чарльзом Ф.Кейтерингом («Босс»)
- 1918 г.** «Шевроле» слился с «ДМ»
- 1923 г.** Альфред П.Слоан Мл. назван президентом «ДМ»; он считается создателем действующей философии «ДМ» как децентрализованной, гибкой структуры с местной ответственностью; «организация внутри организации»
«ДМ Международная»: первое зарубежное подразделение ДМ по сборке машин в Копенгагене (Дания)
- 1925 г.** Добавился «Воксхолл моторс» в Англии
- 1929 г.** «ДМ» приобрела компанию «Адам Опель» в Германии
- 1938 г.** Организация подразделения внешнеторговых операций «ДМ»
- 1941 г.** 44% от общего количества проданных американских автомобилей приходится на «ДМ» (по сравнению с 12% в 1921 году)
- 1942 г.** Заводы прекратили производство автомобилей и занялись производством военной техники
- 1955 г.** 50-миллионная машина «ДМ» («Шевроле Бель Эйр») сошла с конвейера
- 1967 г.** 100-миллионная машина «ДМ» произведена с маркой «Сделано в США»
- 1969 г.** «ДМ» изготовила систему наведения и обнаружения для полета на Луну космического корабля «Аполлон»
- 1971 г.** Сформирован штат «ДМ» по охране окружающей среды «ДМ» и «Исузу моторс» из Японии подписали соглашение о разработке и маркетинге новых моделей пассажирских машин и грузовиков
- 1979 г.** «ДМ» приобрела 49% акций «Индустрия Делова Аутомобила» в Югославии, чтобы изготавливать металлическое литье, тормозные детали и осевую часть
- 1982 г.** ДМ» приобрела долговую облигацию на 200 миллионов долларов у компании «Исузу» (Япония)

- ЗаклЮчила соглашение с компанией «Фуджитсу Фанук ЛТД» (Япония) на разработку, производство и продажу роботосистем
- 1983 г.** Реорганизация операций с североамериканскими пассажирскими автомобилями привела к созданию групп «Бьюик»—«Олдсмобил»—«Кадиллак» и «Шевроле»—«Понтиак»—«ДМ» в Канаде.
Приобрела корпорацию «Электроник Дата Системс», одну из самых передовых компаний по производству компьютеров.
- 1985 г.** «ДМ» приобрела компанию «Хьюз Эркرافт», мирового лидера в авиационной, космической и оборонной электронике
- 1986 г.** В Цюрихе (Швейцария) открылось Европейское отделение «ДМ» для поддержания бизнеса по торговле пассажирскими автомобилями в Европе
Приобрела контрольный пакет акций Группы «Лотус», британской автомобилестроительной фирмы
- 1989 г.** Организовала «ДМ Терки ЛТД» в Измире (Турция) по сборке и продаже модели «Опель»
- 1990 г.** «ДМ» и «Сааб-Скания АБ» из Швеции организовали совместное предприятие для развития, производства и маркетинга машин «Сааб» по всему миру
Сформировала СП с «РАБА» (Венгрия), госпредприятием по производству грузовиков, осей и дизельных двигателей «Адам Опель АГ» и «Аутомобильверке Эйзенах» в бывшей ГДР сформировали СП по сборке автомобилей и производству запчастей в Эйзенахе
Появилась машина «Сатурн», первая в новой серии машин за 60 лет
«Опель» объявил об открытии первой дилерской фирмы в Москве
- 25 ноября** — подписание договора с Группой «Тринити» и ее объявление первым дистрибьютором североамериканских автомобилей в Москве, Санкт-Петербурге и Киеве
- 15 января** — объявление о создании СП с автомобильной компанией «Джинбей ЛТД» (Китай)
- 1992 г.**



1993 CHEVROLET ALL-WHEEL-DRIVE EXTENDED ASTRO LT

ТРИНИТИ МОТОРС

GM CHEVROLET-CADILLAC-PONTIAC GM

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР GENERAL MOTORS

Беспроволочная, или радиосвязь, появилась так давно, что многие из нас уже успели позабыть, что из себя она представляет. Но, тем не менее, сто лет назад наш гениальный соотечественник Александр Степанович Попов открыл принцип, на котором основана работа телевизоров, радиоприемников, радиотелефонов. С тех пор его открытие активно внедряют в жизнь ученые и инженеры всего мира.

Недавно в Москве появилась еще одна возможность связи — на частоте 27 МГц, называемой за рубежом Си-Би — Citizen's Band. И предоставил ее, в частности, Научно-инженерный центр энергофизических исследований («Бермос»), занимающийся оснащением народного хозяйства стран СНГ средствами связи. Его директор Сергей Александрович БЕРЕНДЕЕВ рассказывает о возможностях использования любительских радиостанций «Президент» и профессиональных «Кенвуд», работающих в УКВ диапазоне.

«БЕРМОС»: реалии выхода в прямой эфир

— Сергей Александрович, думаю, и так понятно, как случилось, что принцип и «ноу-хау» появились у нас в стране, а успешно внедрены в основном за рубежом. Но, скажите, неужели вам не было жалко каких-либо загубленных работок вашего центра?

Идеи, которые возникают у ученых нашей страны, действительно очень хорошие, и процесс разработки проходит быстро, а за время внедрения проекты в быстроразвивающихся областях техники устаревают. Например, когда появилась радиостанция «Европа плюс», существовал стандарт УКВ советского стереовещания, но не было выпущено ни одного автомобильного радиоприемника с УКВ стереодиапазоном. Автомагнитолы привозили из-за границы, но перестроить большинство приемников домысленным способом на наш диапазон было невозможно. Тогда возникла идея создать конвертор, с помощью которого можно слушать и советский, и зарубежный УКВ диапазон. Но за два года, пока один из московских п/я занимался изготовлением конверторов, необходимость в них в крупных городах практически исчезла — в советском диапазоне ничего интересного не услышишь. Более сложные вещи внедряются еще дольше. Пока изготавливали штампы для простенькой радиостанции на 27 МГц, в стране успел измениться стандарт мощности, и мы в свою очередь успели эту станцию несколько раз модернизировать...

Наша организация одной из первых начала формировать рынок аппаратуры бытовой связи диапазона Си-Би. И сейчас зарегистрировано порядка 6 тысяч радиостанций этого диапазона.

— Сколько таких радиостанций могут, не мешая друг другу, работать в Москве? И не может ли случиться так, что диапазона Си-Би не станет хватать для потребностей москвичей?

— На частотах этого диапазона одновременно могут работать не так уж много пользователей, но реально без каких-либо проблем могут сосуществовать порядка 10 тысяч радиостанций. Бывает, конечно, что необходимо с кем-либо связаться, а канал занят. Но из элементарного чувства такта нужно подождать или перейти на другой канал. А потом у станций Си-Би не только временная, но и территориальная «разбросанность». Допустим, радиостанция, работающая в районе Сокола, не может помешать связи на тех же частотах в Теплом Стане. До насыщения Москвы станциями Си-Би еще далеко. Сейчас в Польше нормально работают в 1000 раз больше Си-Би радиостанций, чем на территории всей России.

— Скажите, каковы потенциальные и реальные возможности этих радиостанций?

— Ручные станции, как правило, нормально работают на расстоянии от нескольких сот метров до 1,5—3 километров. У автомобильных станций мощность такая же, но за счет использования более

эффективной антенны, нормального питания расстояние сразу же возрастает. Вообще, нормальная связь в городских условиях между пешеходами обеспечивается на расстоянии до двух километров, между грузовым и легковым автомобилем — до десяти километров, грузовым автомобилем и домом — до 25 километров, между высотными домами — до пятидесяти километров.

— Радиостанции, работающие в диапазоне Си-Би, относятся к любительским. Значит, любой человек может приобрести их и использовать по собственному усмотрению?

— Естественно. Только ему необходимо обратиться в Государственную инспекцию электросвязи, где выдадут регистрационное удостоверение, номер, позывные.

Популярность Си-Би можно объяснить тем, что это наиболее доступная и дешевая связь, если не учитывать простеньких радиостанций типа «Уоки-Токи». Поэтому Си-Би станции покупают и автолюбители, и фермеры, и спортсмены. И поскольку Си-Би намного проще регистрировать, то их приобретают и различные коммерческие структуры.

— Сколько каналов может работать параллельно?

— До 80. Можно использовать 40 каналов российской сетки. Это означает, что сорок человек могут одновременно говорить с другими сорока. Еще существуют 40 каналов европейской сетки частот, которая немного «сдвинута», но при нормальном приемнике можно использовать и ее. Для отдельных пользователей можно вводить пейджерные системы, позволяющие вызывать конкретного пользователя по присвоенному ему номеру.

— Каким образом в этих радиостанциях устраняются помехи соседних каналов?

— Высокое качество продукции фирмы «Президент» не заставляет радиопользователей задумываться над этим. Даже у радиолюбителей не возникает ни желания, ни потребности что-либо в ней переделывать.

— Достаточно общо, но понятно. Каким образом увеличивается дальность связи без увеличения мощности передатчика?

— Каналы этих станций воспринимают более узкие полосы частот: соседние каналы не мешают, можно поднять чувствительность станций, в результате чего они могут на большем расстоянии принять более слабые сигналы.

— А каковы возможности профессиональных станций?

— Это более сложная техника, которая позволяет вызывать абонента при любых обстоятельствах. Связь, допустим, для органов МВД — это то же самое оружие. Надежно передать информацию можно с помощью продукции фирмы «Кенвуд». Благодаря использованию скремблера — системы закрытия каналов, то есть коди-

«БЕРМОС» обеспечит вас надежными средствами связи Си-Би и профессиональных VHF и UHF диапазонов.

«ПРЕЗИДЕНТ» — радиостанции для любителей и профессионалов с амплитудно-частотной модуляцией позволяют организовать работу транспорта, складских помещений, сельскохозяйственных подразделений

**Научно-инженерный центр
энергофизических исследований
(«БЕРМОС»)
Москва, ул. Садово-Спаская, д.19.
Тел.: (095) 975-50-45, 975-57-35
Fax 975-49-78**

Профессиональная техника фирм KENWOOD, YEASU:

- от 6 до 100 синтезируемых каналов
- выходная мощность до 45 Вт
- диапазон от 100 до 520 МГц
- пятитональный селективный вызов
- сканирование по каналам
- DTMF — кодировщик для выхода на общественную АТС
- автоматический определитель корреспондента
- телефонные интерфейсы для любых радиостанций,
- радиотелефонные удлинители
- встроенный скремблер с перепрограммируемым кодом



рования речи, — желающий подслушать ваш разговор ничего в нем не поймет. Причем код скремблера можно постоянно менять. К профессиональным станциям мы можем предложить множество дополнительных устройств и приспособлений.

Особых различий между профессиональной или любительской связью не существует. Просто есть конкретные диапазоны, которые являются профессиональными или любительскими. И профессиональные радиостанции сделаны более надежно. Если, допустим, рация упадет, то

связь не прервется.

— Как понимать, что в аппаратуре «Кенвуд» от 6 до 100 синтезируемых каналов?

— Это означает, что у этих станций, в отличие от отечественных, не кварцованные частоты. Если пользователь захотел связаться с другим ведомством или управлением, то он сможет это сделать без какой-либо помощи.

— Судя по всему, для такой связи нужны более мощные ретрансляционные антенны. Они у вас есть или вы как-

то арендуете антенны у уже существующих служб?

— Конечно, для таких неудобных для связи городов, как Москва, нужна система «репитеров» — ретрансляторов. Есть такое мнение, что лучший усилитель — это антенна. И для новых систем связи нужно строить новые антенны, ибо пользоваться антеннами других ведомств как-то неэтично.

— А если станции покупаются для использования на фермах, на трассах, в лесных хозяйствах — словом, для использования в сельской местности?

— У нас есть полный комплект антенн...

— Вы меня неправильно поняли. Я имею в виду, что в Москве одна антенна или одна система ретрансляторов может служить многим пользователям. В сельской местности — одному-двум. Стоит ли игра свеч?

— Связь — дорогое удовольствие. Но даже в слаборазвитых странах я видел большое количество огромных вышек радиоантенн. А отъезды на 20—30 километров от МКАД. Как вызвать ту же «скорую», если в подмосковных городках и деревушках по одному телефону на десять тысяч населения?

Если кому-то нужна связь, а нужна она многим, то просто необходимо строить сети ретрансляторов.

— Радиостанции «Кенвуд» работают в диапазоне частот от 100 до 520 МГц, в том же, что и известные, очень часто «слушаемые» радиостанции: «Радио РОКС», «Радио 101» и т.д. Не мешают ли они работе друг друга?

— Таких проблем не возникает, так как с профессионалами мы работаем профессионально. Сначала они должны получить лицензию в Госинспекции электросвязи на конкретные частоты в выделенном диапазоне, а уж потом мы установим хорошую связь. Так что вы не будете работать на одних волнах с «Радио 101».

— Почему вы все-таки выбрали из Си-Би радиостанции «Президент», а из профессиональных — «Кенвуд»?

— Вообще, производителей техники Си-Би диапазона много. На одной из выставок средств радиосвязи представители французской фирмы «Президент» предложили нам провести исследование, подходит ли эта техника для нашей страны, станет ли она конкурентоспособной на нашем рынке. Ведь благодаря своему качеству эти радиостанции несколько дороже аналоговых. В результате сейчас фирма «Президент» передала нам эксклюзивные права на территории бывшего СССР.

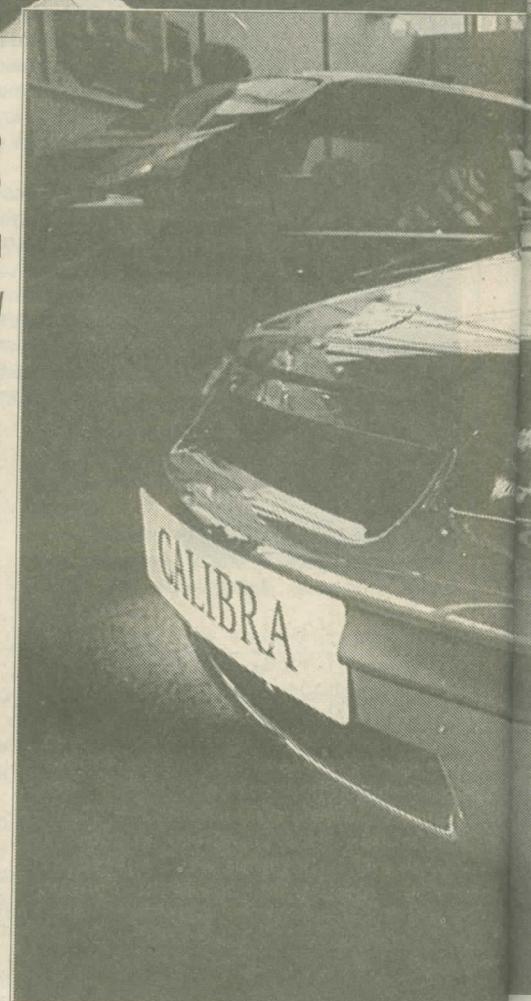
Представляя различные виды техники на нашем рынке, мы во главу угла ставим надежность, качество, цену. Принцип нашей компании — не создавать каких-либо совместных предприятий. Сейчас гораздо важнее работать, просто нормально заниматься конкретным делом.

Евгений БЕЛЯКОВ

130-летняя история фирмы Адама Опеля — это швейные машины и велосипеды, мотоциклы и автомобили. Это титул «лучшего автомобиля Германии», полученный в гонках на приз Кайзера в начале века, и многократное обладание титулом «автомобиль года» в послевоенной Европе. Это знаменитый грузовик «Опель-Блиц» и не менее знаменитая легковушка «Опель-Кадет». Это скоростные гоночные машины и авто для всей семьи. Это каскад инженерных разработок и постоянное совершенствование моделей. Это дешевенькие «Опель-Корса» и сверхкомфортные «Опель-Сенатор». Это «Опель-Астра», который, полагают, в ближайшее время станет самым массовым автомобилем Европы, и «Опель-Калибра» — престижнейшая модель, сочетающая изящество, спортивность и респектабельность. «Опель» — это массовое производство и индивидуальность каждой машины в отдельности. Словом, «Опель» — это фирма.



«ОПЕЛЬ»:
ЯПОНСКОЕ
КАЧЕСТВО,
АМЕРИКАНСКИЙ
КОМФОРТ,
ЕВРОПЕЙСКАЯ
НАДЕЖНОСТЬ



В России первые автомобили марки «Опель» появились еще в 1902 году — Санкт-Петербургский торговый дом «Победа» не только продавал немецкие машины, но и «адаптировал» их к российским условиям. Сегодня традиции «Победы» продолжает московская фирма «JONGCOM» — официальный дилер «Опеля» в России. Наш собеседник — директор автосалона «JONGCOM» Олег Алексеевич КОЗЛОВ.

— Олег Алексеевич, в Европе «Опель» традиционно считается машиной для среднего класса. У нас же любая иномарка — предмет роскоши, атрибут жизни богачей. А богач, скорее, выберет какой-нибудь «Мерседес» или «Роллс-ройс»...

— Я соглашусь с вами, но лишь наполовину. Действительно, большинство прежних моделей

«Опеля» рассчитаны на среднего европейца. Но в 1992 и 1993 годах фирма приступила к выпуску очень престижных марок — таких, как «Опель-Калибра», «Опель-Сенатор». Скажем, «Калибру» может позволить себе человек с доходом не менее 20—25 тысяч долларов в год, что явно выше среднего уровня. «Опель-Сенатор» — машина класса «трехсотого» «Мерседеса», в чем-то даже лучше. Подогрев сидений, бортовой компьютер, холодильник в «Мерседесе» считаются дополнительным оборудованием, устанавливаемым по спецзаказу, а в «Сенаторе» это стандартная комплектация. Цена же тысяч на двадцать долларов ниже.

— А чем может привлечь нашего покупателя, скажем, «Опель-Астра»?

— Во-первых, сравнительно низкой ценой. Во-вторых, совершенной системой активной и пассивной безопасности, которая не применяется в машинах других фирм. Дверцы «Астры» усилены стальными тру-

бами и поэтому при ударе не прогибаются внутрь, не травмируют пассажиров, а лишь собираются в гармошку; в ремни безопасности вмонтированы пиропатроны, также максимально сокращающие вероятность травмы при аварии...

— Основная проблема владельцев иномарок — обслуживание автомобилей после покупки. У вас есть свой сервисный центр?

— Наша фирма строит такой центр в Отрадном — к концу года он вступит в строй. Но о клиентах мы заботимся уже сегодня. Доставляем из Германии любые запчасти. Снабжаем при покупке запасом масла, по желанию включаем в комплект дополнительные фильтры и тормозные колодки. Своими силами проводим ТО-1, прямо в нашем салоне, на ВДНХ. Если же требуется более сложный ремонт, пристроим ваш «Опель» в мастерскую другого дилера «Опеля» — фирмы ABC. У нас вообще с конкурентами очень хорошие отношения. Скажем, ABC не имеет своего салона, мы не имеем пока своего сервисного центра — вот и выручаем друг друга.

— А как, кстати, руководители «Опеля» относятся к тому, что в Москве действуют пять их дилеров?

— «Опель» — за здоровую конкуренцию. Фирма никому не дает права на эксклюзивное дилерство. Пять дилеров — хорошо, двадцать пять — еще лучше. Они лишь устанавливают потолок рентабельности, чтобы разброс цен был по возможности меньше. Это, по моему, нормально. Скажем, в Голландии на двенадцать миллионов жителей — 174 представителя «Опеля». И никто никому не мешает...

— Собираетесь ли вы открывать представительства за пределами столицы?

— Это для нас — наиболее перспективное направление работы. В Москве кто хотел купить хорошую машину — тот уже купил. А в провинции — очень много денег, очень много желающих приобрести качественный автомобиль... Со временем, думаю, вся Россия будет ездить на «Опелях», как сейчас ездит вся Европа.

Адрес автосалона «JONGCOM»:
Москва, проспект Мира,
ВВЦ (ВДНХ), павильон № 61.
Тел. 181-94-85; 181-95-65
Факс 181-41-77.

ПОЕДЕМ В ТАКСО «ШЕВРОЛЕ»!

Вы еще не забыли, какого цвета у нас были такси? Такие желтенькие «Волги» с шашечками на борту и оранжевым фонарем на крыше. Иногда салатовые, реже черные. Пожалуй, таксисты первыми прочувствовали, что такое рынок, поскольку у них «договорные» цены были всегда и за все им приходилось платить из собственного кармана. Такой порядок существовал давно и всех в какой-то степени, видимо, устраивал. В новых экономических условиях его просто легализовали, продав таксистам машины по остаточной стоимости.

А что же осталось таксопаркам? Предоставлять машинам ночлег, помывку и ремонт — то есть парки в большинстве своем превратились в станции техобслуживания. Но пройдет несколько лет, старенькие «Волги», нещадно эксплуатируемые их хозяевами в погоне за заработком, выработают свой срок; на покупку новой машины, стоящей уже сейчас под восемь миллионов, денег при нынешней инфляции водители не накопят. И все. Город может остаться без такси. Конечно, будут нас подбрасывать частники, не откажутся при случае «подзаработать» и водители государственных или коммерческих организаций. Но машин с привычными шашечками мы рискуем больше не увидеть. Вот чем может обернуться недалекость большинства московских таксопарков, не подумавших о том, как все-таки выжить в новых условиях, сохранив и коллективы и коллективную

собственность. А вот в бывшем 20-м таксопарке, а ныне ТОО «Медведково», — подумали.

А подумав, решили, что такси вполне может быть прибыльным. Оно и раньше не было убыточным, но лишь до той поры, пока можно было брать у государства по льготным ценам машины, бензин и не заботиться об инфляции, которой не было. Ведь когда-то государство продавало в таксопарки «Волги» по 2—3 тысячи рублей. Сейчас ни один завод не заставишь продать даже самую маленькую гаечку в убыток себе. Значит, чтобы иметь возможность покупать машины по существующим ценам, надо иметь дополнительный источник дохода. Как говорил один из героев Э.Успенского: «Чтобы купить что-нибудь нужное, надо продать что-нибудь ненужное», или что-то в этом роде. А чем могут торговать автомобилисты? Ну конечно же автомобилями. А учитывая квалификацию персонала и богатую материальную базу, поняли, что надо сразу, по возможности, выходить на внешний рынок. Стали завозить иномарки. В том числе — уж не знаю, случайно или нет — закупили несколько полицейских «Фордов» и привезли их в Москву. Покупатель нашлся быстро — ГАИ... Туркмении. Все пять машин ушли своим ходом в Ашхабад, причем потом две из них попали в сопровождение президента Ниязова. «Форды» пришлись по вкусу — Туркмения просит еще.

В конце концов появился кое-какой оборотный капитал и «медведковцы» ока-

зались в состоянии купить что-то и для себя. Надо ведь как-то пополнять и собственный парк машин. А поработав с американскими машинами, поняли — это именно то, что нужно для московского такси. Зачем покупать за восемь миллионов «Волгу», когда за гораздо меньшие деньги можно купить и доставить в Россию поработавшие всего пару лет в американской полиции «Форды»? За ними, кстати, стоят очереди из тамошних таксистов. Машина почти что новая, всего два года пробега по их-то дорогам! Да она еще 10—15 лет послужит здесь! В эксплуатации эти машины надежней, чем «Волги», а уж с сервисом в «Медведково» проблем нет.

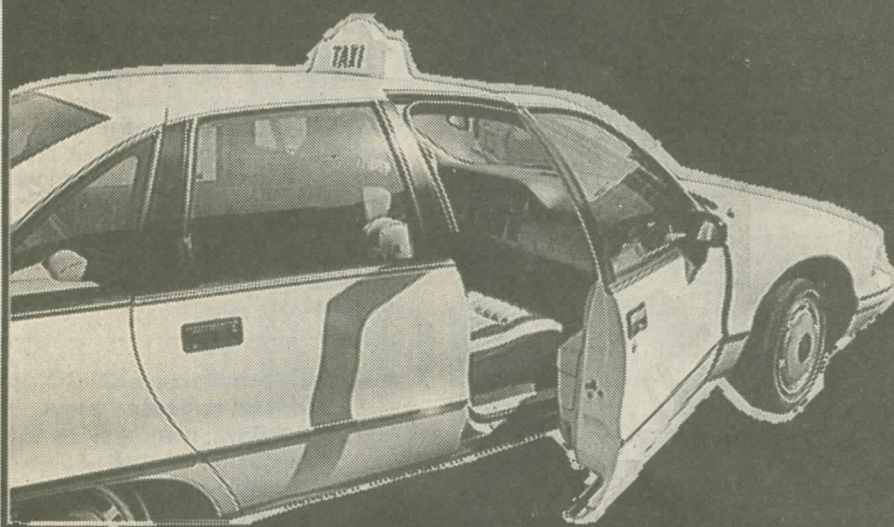
Скоро придут первая партия из пятнадцати машин. А с их распределением решили так: любой водитель или смена водителей могут взять себе такую машину в собственность с расщепкой платежа на пять лет. В среднем получается примерно сто долларов в месяц. Не так уж и много, если учитывать, что уже сейчас в парк поступают предложения от инофирм и посольств об их обслуживании за 15—25 долларов в час. Но, естественно, к водителям таких машин будут предъявляться очень высокие требования. Ну а пока в парке обзавелись «Фордом-Викторией», семиместным лимузином «Вольво» и новенькой, специально оборудованной машиной-такси «Шевроле-Каприс». Я имел удовольствие проехать на этой яркой желтой машине с надписью «TAXI» на фонаре из Медведкова до редакции. Машина пока работает только по вызову. Стоят такие услуги, конечно, недешево, но за сервис надо платить.

А недавно у «медведковцев» появился зарубежный партнер — крупная канадская фирма CTC Ltd. Уже открыт салон по продаже запчастей для иномарок, скоро начнет действовать цех по ремонту корпусов автомашин. Центр технического обслуживания. Канадцы будут заниматься поставками специального оборудования, обучением персонала, внедрением новых технологий.

На вопрос корреспондента «не рискуют ли канадцы начинать бизнес в России в столь нестабильное время», г-н Браун ответил: «Свои деньги я мог потерять и в Канаде. Но страной управляют не политики, а люди, которые хотят работать. И когда встречаешь здесь людей, которые хотят что-то сделать, то веришь им и хочешь помочь. Мы все рискуем, но и в этом прелесть жизни. Выбрать партнера — все равно что выбрать жену. От ошибки страдают оба. Человека по жизни ведет любовь...»

Я слушал этого энергичного 67-летнего бизнесмена и молча радовался за людей, нашедших друг друга в своем деле.

Вадим КАНТОР



Радиостанцию «Автоволна» вы можете каждое утро услышать на средних волнах (1116 кГц, 269 м) — там же, где позже вещает «Европа-плюс». Об «Автоволне» рассказывает Виталий Сергеевич НЕХАЕВ, ее главный редактор.

Шесть лет назад на каком-то подмосковном шоссе с одной женщиной произошел несчастный случай. Ей было необходимо добраться до ближайшего медпункта. Она долго «голосовала», но — безуспешно. Наконец одна машина остановилась, водитель довез пострадавшую до больницы и уехал. Эта женщина позвонила нам, вскоре после того, как мы начали работать, и сказала, что очень хотела бы найти и поблагодарить того человека. Через час он сам позвонил в студию. Так мы поняли, что нас слушают.

— Когда была создана ваша радиостанция?

— Вообще вся работа по созданию радиостанции началась в прошлом году, где-то в июле. Поскольку это дело дорогостоящее, мы принялись искать учредителей. В том числе предложение было сделано и «Автобанку». Правда, в успех мы здесь не очень-то верили, думая: «Все-таки председатель правления банка — женщина, поймет ли она нас?» Но, к нашему великому удивлению, Наталья Алексеевна Раевская оказалась женщиной решительной. Она отстаивала свое намерение создать такую радиостанцию, и «Автобанк» стал ее учредителем.

«Автоволна» открылась 15 февраля



этого года. Мы вещаем с семи до десяти часов утра ежедневно.

Естественно, основные наши темы — это все, что связано с авто прямо или косвенно. Это и цены на автомобили, и вопросы их ремонта, и сообщения ГАИ, и советы врача по поводу возможных дорожных травм. Но мы сразу решили, что не будем замыкаться только в этих тематических рамках. В субботу и воскресенье мы стараемся облегчить, разнообразить программу: дать советы огородникам, собаководам и так далее.

Благодаря телефонным звонкам — а нам звонят постоянно — мы выяснили, что с половины восьмого до половины девятого утра нас наиболее активно слушают деловые люди. Естественно, мы начали забывать это время информацией, полезной для такой аудитории. Например, ввели сводку Российской товарно-сырьевой биржи.

— Какие вопросы, главным образом, вам задают по телефону?

— Где достать такие-то запчасти, какие цены и так далее. То есть чисто практические.

— И много народу работает на «Автоволне»?

— Штат у нас небольшой. Творческих сотрудников — три человека. Плюс несколько ведущих. Мы используем материалы разных специализированных изданий — «Авто», «Клак-сон», «За рулем», «Авторевю». Мы сразу решили отойти от всякой политики, и это нравится людям.

— У всех сотрудников «Автоволны» отечественные машины?

— Да, у всех отечественные, но в передачах нам постоянно приходится уделять внимание иномаркам, поскольку сейчас их уже довольно много в стране.

— Реклама, которая у вас идет, связана исключительно с авто?

— Да, в основном. Но не только. Поскольку мы живем на рекламу, то даем объявления, не связанные с нашей главной темой.

— Какие у вас отношения с ГАИ?

— Очень хорошие. Они нам дают ежедневные сводки. Мы стараемся поддерживать с ними контакты, но на равных. Мы не связаны с автоинспекцией ни финансово, ни каким-то иным образом, поэтому делать реверансы в их сторону не собираемся — чисто деловые отношения. Несколько раз мы довольно сурово проходились по ГАИ. А если сталкиваемся с несправедливым отношением к ГАИ — защищаем.

— В скором времени вы можете полностью встать на ноги и уже обходиться без поддержки «Автобанка». Вы распрощаетесь с ним?

— Вы знаете, коммерция коммерцией, но существуют ведь еще и какие-то этические нормы. Набрав через полгода или год силы и заработав деньги, мы не хлопнем дверью. Нет, чувство благодарности за поддержку будет сохраняться, и я думаю, мы еще долго будем тесно сотрудничать с банком.

НА ГРЕБНЕ

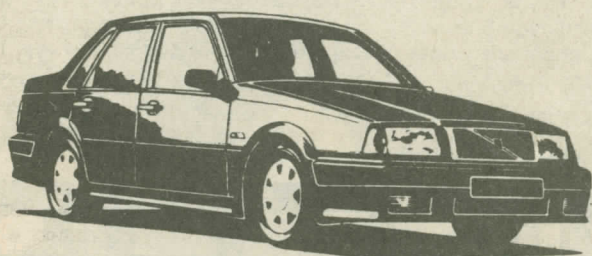
«Автоволны»



**ПРЕДЛАГАЕТ
ЭКСКЛЮЗИВНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ**

VOLVO

**В СВОЕМ НОВОМ АВТОСАЛОНЕ ВО ВСЕРОССИЙСКОМ
ВЫСТАВОЧНОМ ЦЕНТРЕ (БЫВ. ВДНХ),
2-й ПАВИЛЬОН**



**Представительство «МУСА МОТОРС»
тел. в Москве: 216 11 65, 216 11 66, 216 11 67**



Фото В. Кантора

Вице-президент
ВАО «Техснабэкспорт»
А.В. Антонов
(справа) и его
коллеги

ДИЛЕР — ЗВУЧИТ ГОРДО!

Предлагаем вашему вниманию беседу с вице-президентом ВАО «Техснабэкспорт» («TENEX») Александром Васильевичем АНТОНОВЫМ и заместителем директора входящей в состав «TENEX» специализированной фирмы «Автотенекс» Алексеем Дмитриевичем РОГУЛИНЫМ.

— Александр Васильевич, в своей рекламе, опубликованной в ряде изданий, а теперь и в нашем журнале, вы подчеркиваете, что являетесь официальным дилером фирмы «Форд». Расскажите, в чем разница между официальным и прочими дилерами?

— Раньше владельцев иномарок считали либо отъявленными пижонами, либо отчаянными, если не сказать хуже, людьми. Содержать иномарку в условиях практически полного отсутствия техобслуживания и запасных частей было делом крайне непростым. Но интерес к автомобилям иностранного производства всегда был. В начале девяностых годов в условиях всеобщего дефицита родился бартерный рынок. Мы вам авто, а вы нам телевизоры, холодильники, мясо, картошку и т.д. Бартерные автомобили заняли свое «достойное» место на рынке. Цены полетели вверх. А тут еще и биржевая торговля и последовавшие за ней «накрутки». Цены нашего рынка стали приближаться к мировым. Если к этому добавить и

разницу в качестве, в первую очередь, комфортабельности, экономичности и надежности, то стало резонным купить подержанную, в приличном состоянии иномарку. Попробовали, убедились в том, что не так страшен черт, как его малюют, и нарастающий поток иномарок хлынул в нашу страну. Этому в немалой степени способствовали наши моряки и туристы, которые за бесценок (50—100 долларов плюс «натура» в виде икры, крабов и т.д.) стали скупать и везти в нашу страну японские и другие автомашины, которые за границей по причине своей ветхости, несоответствия современным техническим и экологическим требованиям подлежали утилизации. Мало кто в нашей стране знает, что за утилизацию разбитой или старой машины в Японии, Северной Америке и Европе владельцу надо платить. А тут тот счастливый случай, когда не только не надо платить 50—100 долларов и иметь головную боль, а еще и тебе заплатят. Короче, обе стороны счастливы от удачной сделки. Массовый характер подоб-

ных операций породил новый для нас бизнес. Стало выгодно заниматься этим на организованной основе. Первыми «смикитили» наши бывшие сограждане, оказавшиеся волею судьбы за многими морями, но поддерживающие тесные связи с соотечественниками. При этом купленные на аукционе где-нибудь в США или в Европе за 2—3 тыс. долларов «крутые тачки» на территории СССР «улетали» за 15—20. В России и ближнем зарубежье появились автомобильные дилеры. Те, что посерьезнее, стали организовывать техобслуживание и обеспечение запчастями. Однако, продавая самую что ни на есть «сборную солянку», т.е. автомашины разных марок, не говоря уже о моделях, организовать квалифицированный ремонт даже руками наших талантливых механиков практически невозможно: иметь техдокументацию и руководство по ремонту, специнструмент для каждой марки и персонал, обученный техобслуживанию и ремонту всей этой пестрой гаммы автомашин, не может никто. Еще серьезнее проблема с запчастями. Кто будет держать склад запчастей под машину, которая продана в одном или нескольких экземплярах? Вся надежда на партнеров из-за океана. Но, как у нас говорится, «За морем телушка — полушка, да рубль перевоз». По одной штуке авиапочтой запчастей не напасешься. Этот вид транспор-

тировки стоит дороже, чем сама запчасть. А если дело коснется лобового стекла, бампера или крыла? На что надеются такие дилеры? На то, что клиенту деваться некуда, на то, что он сам как-нибудь выкрутится. На Западе таких дилеров называют «grey dealer», т.е. серый или псевдодилер. В чем отличие наших и других официальных или уполномоченных дилеров от вышеописанных?

Во-первых, мы действуем на местном рынке от имени фирмы-производителя и в конкретном, специально оговоренном и выделенном для нас регионе. В нашем случае — от имени фирмы «Форд» в Москве, Новосибирске и Ставрополе. Фирмы-производители выбирают себе дилеров на конкурсной основе и предоставляют им право использовать в своей работе имя фирмы и торговый знак на легальной основе. В развитых странах несанкционированное использование чужого имени и товарного знака в коммерческих целях влечет за собой серьезные неприятности, в первую очередь материального свойства. Предъявление подобных претензий в нашей стране носит эпизодический характер, но по мере развития цивилизованной рыночной экономики это придет.

Во-вторых, действуя от имени производителя, мы обязаны поддерживать репутацию фирмы, а она, в свою очередь, поддерживает нас. Мы имеем всю необходимую документацию, специнструмент и оборудование, без которых обеспечить качественное техобслуживание и ремонт в полном объеме невозможно. Несколько раз в год фирма организует курсы для механиков официальных дилеров, знакомя их с особенностями ремонта каждой из моделей, новинками в оборудовании машин. Особое место занимает изучение сложных систем электроники, антиблокировочной системы тормозов и других агрегатов. Фирма обеспечивает все продаваемые нами автомобили гарантией на один год без ограничения пробега. И это реальная гарантия. Мы имеем собственные склады запасных частей и регулярно получаем их от «Форда». Конечно, всех запчастей мы не имеем, это и неразумно, так никто не делает, но основные под продаваемые нами модели мы держим и склад постоянно пополняем.

В-третьих, наши цены на новые автомобили текущего года выпуска ниже цен «серых» дилеров, т.к. мы работаем непосредственно с заводом-изготовителем без каких-либо посредников и нам, как официальному дилеру, даются специальные цены. Та же ситуация и в отношении запасных частей. Кроме того, мы предлагаем

своим клиентам только так называемые «оригинальные» запчасти, высшего качества, а не суррогатные «пиратские».

О наших преимуществах можно еще долго говорить, но подчеркну лишь еще одну немаловажную деталь: столетние коммунальные службы, владельцы автопредприятий, милиция, ГАИ и «Скорая помощь», ставшие нашими клиентами, могут рассчитывать на дополнительные и существенные скидки.

— Алексей Дмитриевич, как рядовой покупатель может получить информацию о том, кто является настоящим официальным дилером?

— Что касается фирмы «Форд», которая серьезно работает на нашем рынке и следит за порядком в дилерском хозяйстве, постоянно думает и заботится о своих клиентах, то на выставках с ее участием, в рекламе от ее имени в газетах и справочниках приводятся списки уполномоченных дилеров.

— У нас пользуются спросом престижные автомобили, такие, как «БМВ», «Линкольн», «Мерседес», на какого покупателя ориентируетесь вы?

— Наша публика мало осведомлена о том, что «Линкольн», «Меркурий», «Ягуар», «Астон Мартин», двигатели «Бенетона» и многих других марок, участвующих в гонках «Формулы 1», — это тоже «Форд». Даже японская «Мазда» на четверть является «Фордом». Не только эта фирма, но и «Ниссан» в кооперации с «Фордом» совместно конструируют и выпускают различные автомобили. Превосходная дизайнерская школа, великолепная экспериментальная база привлекают к кооперации с «Фордом» и известные европейские фирмы. Кроме того, небезынтересно, что солидный «Форд-Скорпио» в Европе считается престижным автомобилем. Достаточно отметить, что, по данным английской газеты «Файнэншл таймс», около 60% директоров британских фирм предпочитают иметь в качестве служебного автомобиля именно эту машину. Остальные 40% приходятся на «Ягуар», «БМВ», «Мерседес» и ряд других марок. Эта практичная модель и у нас пользуется наибольшим спросом, особенно с надежным, экономичным и приемистым дизельным двигателем с турбонаддувом. Кроме того, по цене самого дешевого и наименее укомплектованного «БМВ» вы можете купить большую, комфортабельную машину с кожаной обивкой салона, кондиционером и многими другими привлекательными и необходимыми аксессуарами, например, с электрообогревом лобового стекла и наружных боковых зеркал, что крайне важно в наших зимних услови-

ях. Следует подумать, что престижнее и удобнее.

— Как показал себя «Форд» на российских дорогах, в условиях русской зимы?

— Превосходно, особенно «Скорпио». Мы боялись за дизельные двигатели, но они благополучно «перезимовали» не только в Москве, но и на Урале и в Сибири. Надо отметить, что в отличие от машин, продаваемых «серыми» дилерами и завозимых из других стран индивидуально, «Форд» поставляет нам автомобили в специальной комплектации, с усиленной подвеской (пружины и амортизаторы) и другими изменениями, рассчитанными на эксплуатацию в тяжелых условиях. Некоторые восхищенные покупатели рассказывают буквально легенды, к которым мы сами относимся с осторожностью. Так, «Эскорт» с дизельным двигателем в 1,8 литра при перегоне на 3000 километров показал средний расход топлива 3,8 литра на 100 километров, а «Скорпио» — 6,0 литра на полторы тысячи километров.

— Расскажите, а как повлияло увеличение ввозных пошлин на уровень продаж?

— Повлияло, но не по всем моделям. Покупаемые предприятиями, коммерческими структурами и иными фирмами «Скорпио» и «Транзиты» по-прежнему пользуются большим спросом. Таких таможенных правил, как у нас, нет нигде. Почему лицо, пересекающее границу на купленном за рубежом автомобиле, имеет привилегии по отношению к тому, кто покупает машину здесь? Наши люди едут за границу и тратят заработанные деньги там. Целые города и даже страны живут доходами от туризма, а у нас все наоборот. Тысячами машины пересекают границу, а государство не имеет с этого ничего, теряя миллионы в валюте. Наш народ настолько изобретателен, что тут же околными путями находит выход. Еще бы, ведь разница составляет 80% от стоимости машины! Людей как бы подталкивают к тому, чтобы обмануть государство. Если бы пошлина и другие ввозные налоги были разумными и все категории покупателей находились в равных правах, деньги потекли бы в государственный карман. А так мы живем по принципу: лучше сами обнищаем, но не дадим разориться загранично.

— И напоследок, если не «Форд», то какую машину вы купили бы себе?

— Только надежный «Мерседес», официальным дилером которого мы являемся в Ставропольском крае.

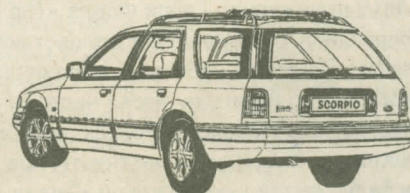
**TENEX** **АО «ТЕХНАБЭКСПОРТ»
30 лет на мировом рынке**

Официальный дилер



Только «ФОРД» может предложить покупателям столь широкий выбор моделей как личных, так и служебных автомобилей для любых целей. Вы можете остановить свой выбор на любом из 60 000 000 вариантов предлагаемых моделей, двигателей, цветов и отделки салона.

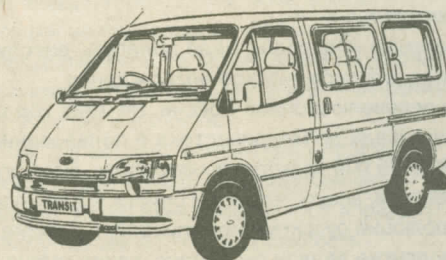
- ФИЕСТА** - радующий глаз, современный компактный автомобиль с трех- и пятидверным кузовом, включая спортивный вариант и автофургон.
- ЭСКОРТ** - самый популярный в Европе автомобиль. Спортивное купе, кабриолет, универсал, трех- и пятидверный седан, автофургон.
- ОРИОН** - элегантный, переднеприводной четырехдверный седан.
- МОНДЕО** - автомобиль XXI века! Сверхновая модель «ФОРДА». Богатство выбора типа кузова, двигателя, вида оборудования, отделки и цвета не имеет аналогов среди автомобилей подобного класса.
- СКОРПИО** - «директорский» автомобиль классической компоновки. Три типа кузова, комфортабельность, солидность, надежность в сочетании с мощностью и экономичностью.
- ТРАНЗИТ** - бесспорный лидер среди 9-, 12- и 15-местных микроавтобусов и автофургонов грузоподъемностью от 0,8 до 1,9 тонны.



На базе «ФОРДА» Вы можете заказать специальные автомобили: машину скорой помощи, бронееавтомобиль, машину техпомощи, автомашину для милиции, малотоннажный грузовик и т.п.

Беспрецедентный выбор высокоэкономичных бензиновых и дизельных двигателей для любой из моделей, оборудования для эксплуатации в суровых зимних условиях, усиленная специально для России подвеска делают «ФОРД» незаменимым не только в Европе, но и в Сибири.

Приобретенные у нас автомобили обеспечиваются квалифицированным обслуживанием, запасными частями и имеют гарантию на 1 год без ограничения пробега.



Москва (095) 239-24-47, 239-46-38, 239-23-81
Новосибирск (383-2) 32-57-36, 32-57-32
Ставрополь (865-22) 6-22-25, 6-16-07

«ФОРД» В РОССИИ

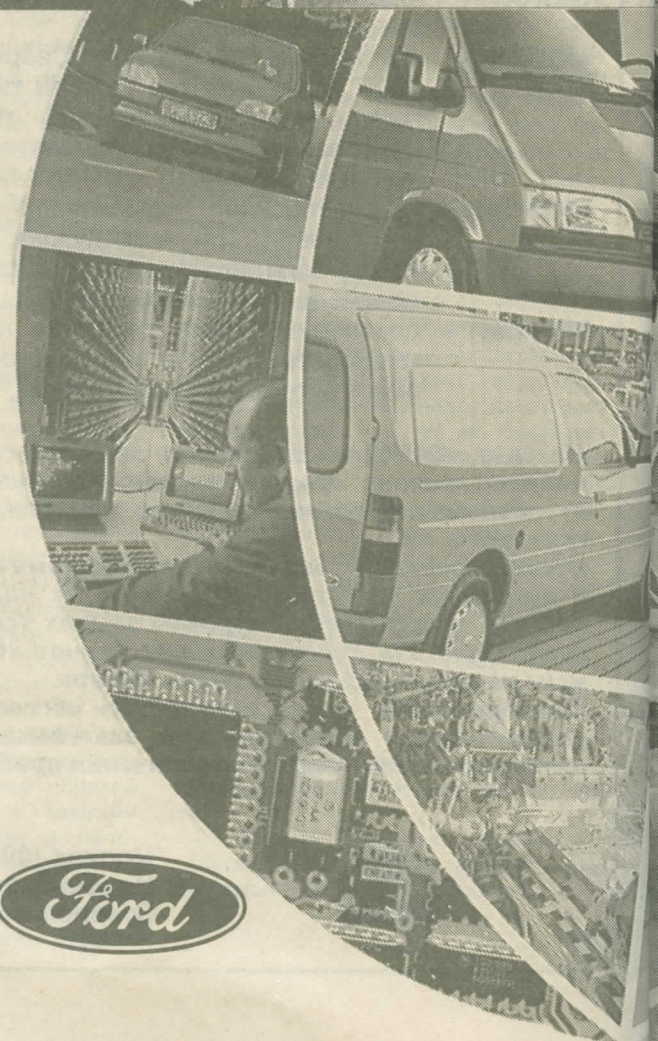
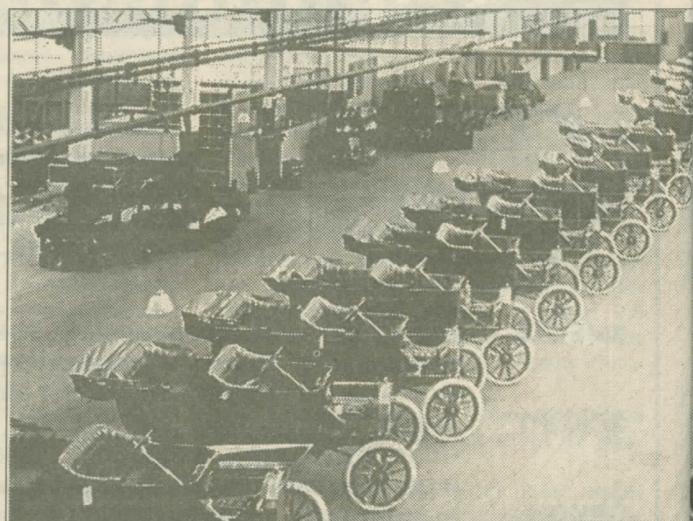
Компания «Форд» была хорошо известна в Восточной Европе еще до первой мировой войны. Неудивительно, что «Форд» имел свое представительство и в Москве, открытое там еще в 1908 году. Уже в 1914 году в «Ford Times» сообщалось, что среди владельцев


автомобилей «Форд» — 21 русский князь. Фордовская модель «Т» была признана наиболее подходящей для российских земель (учитывая отсутствие хороших дорог вне больших городов). Модель «Т», прошедшая в 1914 году испытания в качестве военно-транспортного средства, была принята в присутствии русского царя Николая Второго.

После революции «Форд» продолжал торговлю с Россией. В 1919 году фирма «Иван Стачев и К^о» из Петрограда (ныне Санкт-Петербург) заключила контракт с «Форд Мотор Компани» на приобретение 400 туристских автомобилей. Это была сделка, которой «Форд Мотор Компани» не давала огласки, поскольку Соединенные Штаты тогда еще не признали большевистскую Россию. В конечном итоге контракт не оправдал надежд: на протяжении контрактного двухгодичного срока было закуплено лишь 238 автомобилей, и «Форд» недополучил 4851 доллар. В 1919 году журнал Генри Форда «The Dearborn Independent» рекомендовал осуществить продажу в Россию тракторов небольшого размера. И вскоре «Форд Мотор Компани» через частные агентства предприняла отправку в Россию нескольких сот тракторов «Фордзон», в частности, при посредничестве нью-йоркской «Элайд Америкэн Корпорэйшн». Это и другие агентства прекратили свое существование в 1924 году после того, как правительство Советской России создало «Амторг Трэйдинг Корпорэйшн» в качестве своего официального коммерческого представителя. Имея дело непосредственно с «Амторгом», компания «Форд» увеличивает экспорт в Россию: с 624 единиц в 1923 году (30 легковых автомобилей, 192 грузовика, 402 трактора) до 3323 в 1924 году. Пик поставок приходится на 1925 год, когда было продано 162 легковых автомобиля, 463 грузовика и 10 515 тракторов.

Тракторы «Фордзон», надо полагать, внесли немалый вклад в экономическое возрождение послереволюционной России. На 1926 год от Ленинграда до Владивостока в пользовании было около 25 000 тракторов «Фордзон». Немногие сегодня, наверное, знают, что если спустя 10 лет после революции русскому крестьянину в Томске или Смоленске задали бы вопрос, какие имена ему больше известны, то он наверняка бы назвал Ленина, Троцкого и Генри Форда.

В апреле 1926 года комиссия из пяти представителей «Форда» посетила советскую Россию и после изучения состояния ее промышленности пришла к





Когда Генри Форд продал свою первую машину — модель «А» — в 1903 году, даже он, этот дальновидный первооткрыватель, не мог представить, что к концу века «Форд» вырастет до размеров третьей по величине промышленной корпорации мира; корпорации, которая продает 6 миллионов машин в год, имеет объекты в 25 странах и обеспечивает работой примерно 350 000 человек.

заклучению не рекомендовать ни расширения кредитов советской России, ни строительства там заводов «Форда». Эксперты «Форда» предлагали построить в России заводы по обслуживанию или же создать только базы запасных частей и агрегатов, а в дополнение к этому — школу по подготовке механиков. Несмотря на то, что модель «Т» показала себя лучше других транспортных средств на российском бездорожье, и несмотря на большой спрос на тракторы «Форда», перспективы продажи были незначительны.

В 1929 году «Форд-ЮЭС» начал оказывать содействие в строительстве завода по сборке автомобилей в предместье Нижнего Новгорода. Завод был открыт в 1931 году в новогодний праздник. Он показал свою неэффективность уже с самого начала. Вместо запланированных 140 000 единиц модели «А» завод выпустил в 1932 году лишь 24 000. Форд, известный в СССР под маркой ГАЗ, хотя и обладал невзыскательным оформлением, тем не менее составлял основу автопроизводства в СССР. И не одно десятилетие. Горьковский автозавод еще в 70-х годах продолжал производить военные автомобили, снабжаемые усовершенствованным двигателем модели «А» с клапанами, расположенными сбоку, в виде модели с четырьмя ведущими колесами — ГАЗ-69АМ. В послевоенное время к «Форду» неоднократно обращались с предложением принять участие в советских проектах. Например, в 1966 году поступило предложение от СССР создать совместное с «Фордом» предприятие и советская сторона была готова закупить проект завода, чтобы создать предприятие по выпуску до 1200 «Москвичей» в день. Состоялась серия переговоров между представителями «Форда» и советскими официальными лицами, но за этим ничего не последовало. В 1970 году Советский Союз обратился к «Форду» с предложением о сотрудничестве в реализации проекта на Каме. Там предусматривалось создание крупного комплекса по производству 150 000 грузовиков в год. В переговорах принял участие Генри Форд Второй, лично возглавивший одну из делегаций на переговорах в Москве. Переговоры продолжались на самом высоком уровне еще некоторое время, пока не было принято решение отказаться от участия в проекте. Последний эпизод в истории отношений «Форда» с советской Россией был связан с формированием АТС — «Америкэн Трэйд Консорциум» — в апреле 1988 года. «Форд» также изучал возможность производства модели «Скорпио» в СССР.

Официальный дилер компании «Форд» в России АО «Техснабэкспорт».

Материалы предоставлены АО «Техснабэкспорт»



Фото М. Гурермана

Сцена из спектакля

ЛЮБОВЬ, НАУКА ИЛИ СПЛИН?

«Архив графини «Д»
Театр им. М.Н.Ермоловой,
реж. О.Глубокова

Есть, видимо, нечто общее между нашим лихорадочно оживленным временем, напоминающим о судорожной активности человека, у которого произошло обезвоживание организма, и теми годами, о которых Блок сказал: «глухие — цыганские, апухтинские». Покамест никакой новый Победоносцев не простер над Россией свиных крыл; зато, что гораздо хуже, благополучно-упаднический вкус fin de siècle овладел массами, и над родными просторами буквально стон стоит: сделайте нам легко, приятно, изящно, избавьте нас от напряжения — и это, разумеется, со стороны людей благоустроенных. Проза Апухтина выбрана театром с редкой пронизательностью. Это тексты необыкновенной, изысканной точности — и в то же время словно надтреснутые, тронутые какой-то плесенью разъедающей иронии; совершенно безыллюзорные — и абсолютно стирающие грань между иллюзией и ее отсутствием. Все это светские герои с их заботами о здоровье моськи, которая

«целый день ничего не ела и как-то странно стонала», с их Обществом спасения погибающих девиц, с их удушливыми интрижками и любовью к отечеству, выражаемой сплошь галлицизмами, — короче, все эти люди, состоящие, как говорится у Апухтина, «только из одного бонтона», смотрятся сейчас в высшей степени симпатично. Сам строй его прозы — вроде бы традиционного «романа в письмах», но в письмах разных персонажей к одному и тому же, который сам не «произносит» ни слова, — передан в спектакле прекрасно. Персонажи почти не общаются друг с другом, да, по существу, и с залом, куда они обращают свои монологи, то сбивчивые, то идиотически-патетичные. А рядом, сопровождая и оттеняя эти словоизвержения, ткется обволакивающая паутина «светской жизни» — каких-то хромящих вальсов, нелепых «греческих» танцев, сдавленного шепота, полупульбок, полуримас. Электронной музыки С.Корнилова, создающей эффект рояля, набитого ватой, соответствует и превосходная работа художника С.Ставцевой: пейзаж с кущами и усадьбой в «итальянском» стиле, беседка-киоск, усыпанная бутафорскими плодами, обломок «мраморной» балюстрады, серые, «под

камень», драпировки, вазоны с осенними листьями — ироничная, но и усталая насмешка над «утонченностью» хрупких господ в лиловом, болотно-зеленом, брусничном, горчичном, лимонном... Это не страшно, не больно, не опасно. Только слегка противно. И потому здесь кончают самоубийством под вопрос времени общественного подъема: «Кто виноват? Любовь, наука или сплин?» Впрочем, это стихи Апухтина — а в прозе все остаются: не скажешь — «остаются жить».

Михаил СМОЛЯНИЦКИЙ

ИГРЫ ПОСТКОМ- МУНИСТИЧЕСКОЙ ЭПОХИ

«Дети чугунных богов»
Студия «Курьер» —
«Русская кинокомпания»
— ООО «АВВА»,
реж. Т.Тот

Тон фильму обычно задает режиссер, но на сей раз его задали плодовые сценаристы П.Луцки и А.Саморядов, уже не в первый раз сработавшие кинотекст в жанре стеба, то бишь пародийного мифотворчества на сакральном материале советского времени. Действие происходит в святом для каждого коммуниста месте — на гигантском заводе по выплавке чугуна и сталина, пардон, стали на душу населения. Тут же обитают горьковские (см. сцены индустриальной жизни в романе «Мать») пролетарии, но не зараженные красной чумой, а сермяжные и посконные, едва вылезшие из пещер на свет доменных печей и изъясняющиеся в основном междометиями и многоточиями. Весь этот чугунно-горький ад с чувством, лязгом и скрежетом передан режиссером, чья венгерская фамилия в данном контексте ассоциируется не с русским указательным местоимением, а с египетским богом подземного царства. Проклятые капиталисты (или чертовы коммунисты), похоже, ни черта не платят своим наймитам, и те промышленяют грабежом

проходящих товарных поездов и окрестных лиц уральской национальности, а в свободное от разбоя время метелят друг друга до потери пульса. Завершает картину как раз кулачный бой в духе «Песни про купца Калашникова», но вместо разодетых купца и опричника в литографию Билибина следует подставить двух чумазых, по пояс голых и разнонациональных гегемонов, а вместо Грозного с челядью — бесновато-грозную толпу заводчан-заводил. И как Лермонтов дал нашему русскому Степану разделить ихнего Кири-беева сына, так Луцки с Саморядовым дали нашему русскому Ивану вломить ихнему Султанке или Магометке, а тот и Тот, даром что представитель угорского племени, им не помешали. Все это было бы очень забавно, когда бы не было так длинно, так понятно и так, в сущности, пусто.

Виктор МАТИЗЕН

УРОК ВПРОК

Фестиваль «Урок-93»
МГУ

В незапамятные времена Москва перестала быть столицей отечественного рока, и происходящие здесь фестивали и прочие крупные мероприятия почти никогда — за вычетом разве что незабвенного «Подольска—87» — не превращались в собственно музыкальное событие, оставаясь уделом «Хроники происшествий». Ну да мало ли где водятся жемчужные зерна: отдельные открытия нет-нет да и случаются. На очередном ежегодном «Уроке» среди унылых троечников с малозначащими английскими названиями прорезался возможный претендент на медаль — группа «Другой оркестр». Трогательно академичный баритон Е.Панченко, явная джазовая ориентация ударника С.Мэо, арт-роковые устремления гитарной секции, широкий ассортимент дополнительных инструментов, элементы хепенинга, — все это синтезировалось мощной авангардной интенцией художественного

руководителя группы Максима Скворцова, клавишника и автора оригинальных текстов, не раз звучавших с успехом на различных акциях верлибристов. Идея же тотального синтеза, самой природой русского рока обреченная на плодотворность, давненько (пожалуй, после «Вежливое откказа») не посещала московских, по крайней мере, площадок. Первое место «Другого оркестра» в конкурсной программе вызвало, впрочем, сложные чувства, поскольку жюри возглавляли ветеран «Воскресения» Никольский и ялтинский лауреат эстрадный певец Насыров. Они же задавали нерадостный тон на заключительном концерте, свидетельствуя о том, что признание для артиста губительно в той же мере, в какой губительна непризнанность.

Итар ТАССОВ

ГЕРОИЧЕСКИЙ ИНФАНТИЛИЗМ

**Акция «Глорификация героев»
Галерея «Студия 20»**

После тоталитарного дискурса самый важный для современного московского искусства — дискурс инфантильный. А дети любят взрослых передразнивать, например, коверкать слова. Этим можно объяснить название акции, которую

провели в «Студии 20» художники группы «В дальнейшем именуемые». Называлась она «Глорификация героев», по аналогии с «приватизацией», «демонстрацией», «демократизацией» и другими взрослыми словами. Акция состояла из трех персональных выставок трех художников (по три дня на каждую). Автор выбирает своего героя и проводит его глорификацию, то есть прославляет его. «Герой» Юрий Гавриленко — сама негибнаемость и стойкость. Впрочем, ему также присуще чувство ритма и особая музыкальность. «Глорификация» шла путем увеличения популяции героев до невероятных в обиход чисел. В крохотную галерею автор смог уместить 160 детских неваляшек. Зрители были растроганы до слез, все играли в куклы, и каждый унес на память по игрушке.

Илья Ходырев выбрал вполне традиционный героический типаж — Онегина, которым овладела охота к перемене мест. На выставке в аккуратных рамках висели путевые зарисовки, снабженные стихами. Автор не чужд поэтических парадоксов, например, пудинг назван снежным, а поле — чистым. Акт глорификации, произведенный Владимиром Шваюковым, назывался «Сказка про мальчика, который любил пить из лужи» и представлял портреты обнаженных юношей. Нарциссическое любование, свойственное, как считает

Юнг, любому художнику, тут выразилось самым простодушным, без прикрас, образом. Можно было бы даже сказать, заодно вспомнив недавно появившуюся на ТВ и популярную сейчас передачу «Устами младенца», что инфантильный взгляд снова в моде. Если бы только он когда-нибудь (начиная со времен Ларионова) из моды выходил. Искусство вечно, особенно инфантильное.

Людмила ЛУНИНА

БОГ ПОСЛАЛ...

Журнал «Окно», № 1, 1993

Обложка первого номера
цветного иллюстрированного

искусству, сейчас катастрофически не хватает, значит соврать. Но «Русская виза», «Киноглаз», «Золотой век» — журналы особенные, «элитарного» порядка. «Окно» же объединяет под своей обманчивой обложкой сразу все, дробя в то же время искусство на части: литература, кино, телевидение, театр, живопись, музыка, дизайн. И напрочь отсутствует политология, выставляемая в некоторых уважаемых журналах под маркой публицистики. Я долго мучился: с чем бы сравнить «Окно» — журнал, который начинается восхитительным эссе Евгения Рейна о Марине Цветаевой, а заканчивается рассказом о лучшей в мире



журнала «Окно» обманывает нас нещадно. Женщина-вамп с «беломориной» в сверкающих зубах предполагает соответствующее внутреннее содержание. Разбойное, в стиле модных «тусовок» — то есть как раз прямо противоположное тому, какое имеется в действительности. Надеюсь, Алексей Ерохин не обидится, если я буду хвалить журнал не только за его в нем участие. Хотя это и хороший признак. Просто в данном случае таких признаков слишком много. Сказать, что достойной упоминания журнальной продукции, посвященной

коллекции музыкальных инструментов? И, наконец, понял. Похожие чувства владели мной после очередного «Тартюфа» в постановке Анатолия Эфроса во МХАТе им. А.П.Чехова. А на спектакль я шел по улице между двумя митингами — «демократическим» и «патриотическим». ...И как-то к стати вспомнились строки цветаевского дневника: «Я совсем не хочу умереть с голоду в 1919 году, но еще меньше хочу сделаться свиньей». «Окно», увы, никого не накормит, но от свинства оно спасти может.

Эдуард ДОРОЖКИН



Илья Ходырев
В зимнем
кексе

...С Галиной Павловной Вишневской беседем в прокуренной ленинфильмовской гримерке, в тесном окружении париков, щипцов и склянок. В водовороте киношной суеты, на которую Вишневская не обращает ни малейшего внимания, царственно восседая в выдавшем виды студийном кресле перед зеркалом. Впрочем, и усталости не скрывает — на исходе очередной день съемок фильма Александра Белинского «Провинциальный бенефис»...

— Галина Павловна, очень простодушный вопрос: «Что заставило вас бросить все и примчаться из Парижа в Питер?»

— Вот уж странные вопросы задаете. Роль заставила — что же еще? Да о такой роли любая драматическая актриса во сне грезит, а уж для актрисы оперной это просто Божий промысел.

Она сыграет Кручинину. Сценарий написал сам режиссер по мотивам пьесы «Без вины виноватые», попутно задействовал сюжетные линии и персонажей других пьес Островского. Это будет фильм о судьбах русских артистов, посвященный Галине Вишневской.

— Вас интересует, как возникла идея «Провинциального бенефиса»? Белинский захотел, чтобы я у него сыграла, причем в оперетте. Оперетту он, видите ли, решил со мной снимать. Приехал в Париж и принес мне сценарий. Прочитав, я отказалась наотрез. Сказала, что не хочу этого делать и не буду.

— Почему столь категорично, Галина Павловна?

— Да потому что после моей оперной карьеры я себя в такой роли не представляю. Случись это хотя бы лет тридцать назад — куда ни шло. По крайней мере, было бы о чем говорить. А сейчас — увольте, не желаю. Дойдя до вершины, не стоит возвращаться обратно.

— И что же Белинский?

— Я не согласилась. А Белинский не сдастся. Хочу, говорит, непременно с вами что-нибудь снять. А я ему: пожалуйте, предлагайте. Все что угодно, только не это. А он: драматическую роль сыграете? А я: сыграю. Нахально так ему в лицо сказала: сыграю. Правда, не знаю теперь, что из этого получится, но очень стараюсь.

«Провинциальный бенефис» Вишневская считает своим дебютом в кино. Несмотря на то, что в ее жизни был уже ставший легендой фильм «Катерина Измайлова» по одноименной опере Д.Шостаковича, которая в свое время была запрещена, исчезла

из репертуара и только недавно восстановлена в правах.

— Все-таки это была опера, и я как актриса не произносила текст. Потом был еще таджикский, кажется, фильм — все время забываю его название. Но я там играла певицу и поэтому много пела. А настоящая драматическая роль, и к тому же такая сложная, это впервые, конечно.

— Присутствие кинокамеры вас не смущает?

— Никтоим образом. Во-первых, режиссер ко мне очень нежно относится. Во-вторых, оператор во всем помогает и говорит, что я очень послушная. А партнеры какие великолепные!..

— Вы легко нашли с ними контакт?

— Да. Я, во всяком случае, никаких трудностей не испытываю.

— Даже при переходе от вокала к слову?

— С этим сначала было действительно непросто. Я же пела всегда на очень больших оперных площадках и концерты исполняла в самых больших залах. Главное — уйти от привычной позы, от подачи на зал. Ограничить себя в эмоциях, но при этом сохранить их внутри. Но, мне кажется, это не только мои трудности. С этим в той или иной степени сталкиваются любой драматический артист в кино.

— А вы никогда не мечтали о драматической сцене?

— Я мечтала о ней всю жизнь. И просто уверена, что стала бы драматической актрисой, если бы не была вынуждена покинуть мою страну. Я подчеркиваю — была вынуждена.

— Вы поставили бы крест на своей блестящей оперной карьере, чтобы уйти в драму?

— Нет, конечно. С какой стати? Я была в прекрасной форме, в вокальном расцвете и пела бы в театре. Но одновременно готовила бы себя к новой карьере, и постепенно это бы произошло. И я сыграла бы множество ролей, чего бы я только не сыграла...

— Что же, например?

— Конечно, Анну Каренину. Об этом все мечтают. Потом Настасью Филипповну, а? Тоже поди неплохо. Да мало

Галина ВИШНЕВСКАЯ:

«НЕ БОЮСЬ Я СВОЕГО НАРОДА»

ли в русской драматургии ролей...

— Остается только пожалеть о том, что это не получилось.

— Вот уж не знаю. Может быть, и не о чем было бы жалеть. Просто я делюсь своими давними мечтами.

— Вы легко откликнулись на предложение российского режиссера сниматься в его фильме. А были подобные предложения от западных режиссеров?

— Увы, я не владею языками. По крайней мере, настолько, чтобы исполнять драматическую роль на любом другом языке, кроме русского. Так что это мне не грозит. Другое дело, если снова предложат интересную роль здесь — с удовольствием соглашусь.

— Вы любите кино как зритель?

— Честно скажу, что в кино бываю редко. Оперные кинопостановки, как правило, мне не нравятся, и я потом это очень бурно переживаю наедине сама с собой — просто заболела от собственного недовольства. Вот смотрела, например, «Травиату» Франко Дзефирелли. Чего там только нет, накручено-наворочено. Боже мой... Не знаю, не знаю. Зачем это все, скажите? Такая божественная музыка — исполняй ее, и больше от тебя ничего не требуется.

Выяснилось, что Вишневская имеет очень давнее и весьма определенное мнение насчет оперных постановок в кино и менять его не собирается. Не поколебала это мнение даже «Волшебная флейта» Ингмара Бергмана, которая, по словам Вишневской, перегружена, отчего музыка непоправимо страдает. Короче говоря, она считает, что оперу можно ставить только в театре.

— Только в театре и ни в коем случае не на природе. Вот идет «Травиата» в Большом или в Ла Скала — ставьте камеру свою и снимайте. Можно, конечно, изменить мизансцену или еще что-нибудь сделать, но опера непременно должна идти в театре, где открывается занавес и на сцене шелестят бумажные кусты. Не может, понимаете, во время оперного пения



Опера — это искусство не для всех. Опера для тех, кто ее любит и понимает.

Фото Ж.Блиновой

шуметь настоящая береза или волны хлестать. Не могут скакать живые кони-лошади на фоне натурального неба. Это — фальшь. Фальшь, которая сразу лезет в глаза. И меня она просто убивает. Опера — это ведь очень условное искусство. В нормальной жизни люди разве поют, обращаясь друг к другу?

— В большинстве случаев они говорят...

— Вот именно. А когда они начинают петь — это совершенно другой градус, совсем другие эмоции. Если хотите, опера — это ненормальность своего рода. Когда подступило к горлу и слова уже не в состоянии выразить... Вы думаете, почему оперные театры такие большие и оркестр такой большой? Все ненормальное, все сверх меры. Поэтому мы и петь много не можем, не можем давать по двадцать спектаклей в месяц, как иной драматический артист. Потому что каждый — это безумная растрата и голоса, и эмоций... И дикое напряжение, как у рабочей лошади. Мы ведь всем связаны — ритмом, темпом. Мы существуем в строго заданных рамках, из которых нам нельзя вырваться. Тот же драматический артист возьмет и позволит себе паузу, несколько изменит роль в зависимости от собственного самочувствия. А у нас есть нотные строки, написанные композитором, и диапазон голоса, данный от Бога. Есть высокая нота «до» — ты ее должен взять. Не взял — все кончено, до свидания.

— А у балетного артиста выход есть?

— И у балетного есть. Предположим, ему надо «прокрутить» тридцать два фуэте. А он схалтурит и сделает только половину. Потом будет стоять на сцене, страстно изображая любовь и гнев — короче, «доберет» этим то, что не доделал. В опере такого быть не может.

— Значит, опере и кино вместе не ужиться. Как же тогда быть с вашей «Катериной Измайловой»?

— Во-первых, там очень много павильонных съемок, но даже не это главное. Главное заключалось в ритме оперы. Шостакович будто специально для кино ее писал. Ведь кино совершенно не выдерживает длинот, а в этой опере их и нет. Я не знаю, например, как на киноэкране может выглядеть ария Германа. Что, столбом он должен стоять десять минут или сколько она там идет? «Любови-и все во-о-зрасты по-ко-о-орны...» Да публика сразу ерзает в креслах начнет. В кино должно быть действие, и Шостакович понимал это. У него арии все драматургически выстроены. Поэтому нам почти ничего не пришлось сокращать. Всего и убрали, что

сцену в полицейском участке и пару антрактов.

— Вы расцениваете «Катерину Измайлову» как творческую удачу?

— Безусловно. Хотя звучание было ужасным: оркестр приглушили настолько, что его вообще почти не стало слышно.

— Зачем?

— Специально. Чтобы публику не раздражать понапрасну. Ведь кино — это самое массовое из всех искусств, как мне тогда объяснили. Зрители, которые придут на фильм, к оперной музыке не привыкли. Музыка не должна мешать им слушать текст. Вот и все резоны. Соответственно и голоса вывели бесцветным, «белым» звуком, чтобы как можно больше убрать обертонов, и у зрителя сложилось впечатление, будто певца говорит, а не поет. Вот это было ужасно. Но сам по себе фильм замечательный. Кстати, когда Герберт фон Караян посмотрел его, он сказал, что это лучшая экранизация оперы, которую он когда-либо видел.

— Вернемся к «Провинциальному бенефису». Он посвящен не только вам, но и российскому театральному искусству, которое оказалось в плачевном положении...

— Знаете, оценивать положение искусства отдельно от положения страны — бессмысленно. Это общая ситуация. И ее всем нужно пережить и попытаться выжить. А уж искусство выживать умеет.

— Вы настолько оптимистичны?

— Конечно. Искусство не может погибнуть, какие бы неприятности с нами сегодня ни происходили.

— В вашей книге есть такой эпизод: артист, подозреваемый в белогвардейском прошлом, занят в очередной советской оперетте о светлом будущем и в ответ на реплику одного из персонажей о том, что власть, дескать, больше не переменится, цедит не по роли: «Посмотрим». Галина Павловна, а вы верите, что власть больше не переменится?

— Я верю. Для этого необходимо только одно — поставить коммунистическую партию вне закона. Не просто запретить ее деятельность. Ельцин запретил — и что? Нет. Она должна быть поставлена вне закона. Чтобы раз и навсегда положить конец всем этим сборищам и митингам. Так в Германии поступили с фашистской партией. И так же официально не должно существовать у нас коммунистической партии. Я не призываю устраивать показательные процессы над членами партии. В конце концов, среди них масса сбитых с толку хороших людей.

— Вы убеждены, что с запреще-

нием этой партии ее идеология исчезнет сама собой?

— Наверное, кто-то затаится. Не без этого. Фашисты тоже везде есть, но они все-таки не могут поднять головы по-настоящему. Им это запрещено законом...

— Вас не беспокоит то, что фильм «Провинциальный бенефис» западный зритель увидит, а российский — нет?

— Как это может быть?

— Очень просто. Прокатчики не купят и соответственно не покажут.

— Почему они не купят?

— Скажут, что нет денег и не выгодно.

— Тогда нужно будет найти спонсоров, которые вложат в это деньги.

— Беда в том, что в последнее время спонсоры не спешат находиться.

— Значит, их надо привлечь. Дать хорошую рекламу, прокрутить какие-то отрывки по телевидению, как это во всем мире делается. Без рекламы нельзя, а в кино особенно. Кто же тогда узнает о вас? Реклама очень дорого стоит, между прочим, но продюсеры на нее денег не жалеют и все вложат до последнего, чтобы публика пошла. Потому что знают: вернется в десять раз больше. Это здесь привыкли без рекламы обходиться. Помните, как раньше было? Плакат чуть ли не от руки написали, повесили, билет за тридцать копеек продали... В мои времена, помню, билет в первый ряд партера стоил три рубля...

— Сейчас он стоит значительно дороже.

— А даже если пятьсот рублей. Опера — это искусство не для всех. Опера для тех, кто ее любит и понимает. Кто идет в оперу не потому, что дешево и надо куда-то сходить. Кто готов заплатить за это деньги, и немалые. Кроме того, не будете же вы каждый день в театр ходить, верно? На это и времени нет...

— Я хочу закончить тем, с чего начал. При всем вашем неистребимом оптимизме вам не страшно было сегодня ехать сюда?

— А чего мне бояться-то? Я многого насмотрелась в своей жизни. Коммунизмом меня не запугаете — я блокаду пережила. Нет, не боюсь. Не боюсь я своего народа. И ответить всегда сумею, ежели меня спросят. Пусть не волнуются — ответ получат сполна.

Дмитрий САВЕЛЬЕВ

ЯЩИК ДЛЯ БИТЬЯ

Диалог

критика Валерия ТУРОВСКОГО
и журналистки Натальи БЕЛЮШИНОЙ

Н.БЕЛЮШИНА. Я давно заметила, что телевидение всю жизнь только тем и занимается, что выдает рецепты счастья. По определению. На этом принципе, например, строится вся телевизионная реклама. «Сникерс» как условие счастливой любви, «Хэд энд шолдерс» как залог успешного свидания... «Какое счастье, — скажет юноша, — Мэри, у тебя совсем нет перхоти!» Ну и так далее. Речь идет не столько о рекламе, сколько о стереотипе счастливой телегероя. Мы постепенно «западизируемся», и потому счастье, наконец, стало в нашем сознании тождественно успеху. А представление об успехе еще старое, родное: кто прорвался в «ящик», тот преуспел и реализовался. И потому начинается своеобразная язва телеэфира, потому что язва желудка образуется тогда, когда нет еды и желудок начинает переваривать сам себя. Героем телеинтервью все чаще становится телеведущий — я говорю и о цикле «Белоснежка и семь гномов» Э.Рязанова, и о недавнем «Бомонде» М.Ганапольского с Татьяной Митковой...

В.ТУРОВСКИЙ. Да, происходит своего рода поедание себя же с хвоста. Замкнутая змея.

Н.Б. Причем назовем уж вещи своими именами — чаще всего эти люди ничего нового сказать не могут, ибо хороши только в своей дикторской ипостаси или в качестве ведущих. Ганапольский, на мой

взгляд, нашел выход: он говорит с Митковой, но организует интервью как хепенинг — приглашает ее сына, зовет Баталова признаться в любви, зрители пишут на Миткову эпиграммы (плохие, чем создается дополнительный эффект; зрителю и смешно, и вроде он не глупей других). Время телебеседы, когда разговаривающие смотрят друг на друга и вещают, по-моему, прошло. В этом смысле и наша с вами беседа — та же замкнутая змея, и не повредил бы элемент хепенинга. Вот если бы я на вас сейчас нарисовала карикатуру, а вы на меня написали эпиграмму...

В.Т. А что, это мысль! Мы начинаем привыкать к тому, что наше телевидение — это говорящие головы и ничего более. Правда, выход Ганапольского — действительно едва ли не заметнейшей телеперсоны — мне не представляется оптимальным, потому что говорит он обычно значительно больше, чем...

Н.Б. Собеседник?

В.Т. Нет, чем надо! Я помню его беседу с Лией Ахеджаковой: ведь ее раскрутить нетрудно, она готова говорить и говорить, и надо было очень постараться, чтобы встречу с моей любимой актрисой мне было так неинтересно смотреть! И весьма часто я теряюсь, где у него кончается хепенинг, экспансивность, оживляж — и начинается хамство. Ганапольский ведет интервью по

принципу: откуда я знаю, что я думаю, пока не услышу, что скажу! Сначала ему нужно озвучить мысль, а потом он уже будет ее додумывать. Хотя, если задаваться вопросом, что лучше — чтобы «Бомонд» был или чтобы исчез, — разумеется, пусть будет! Но в рамках такта и профессии...

Н.Б. Странно, что когда люди разворачиваются, оказавшись в оптимальной ситуации, — что-то уходит. Я помню Ганапольского в крошечной студии «Эха Москвы», взмокшего, замученного, после нескольких часов прямого эфира, — все было иначе «и лучше, кажется»...

В.Т. Талант должен прозябать. Сейчас уже вполне ясно, что творчество не терпит благоденствия. Это не всемирный закон, но в России как-то так получается. Хорошо ли, плохо ли — не знаю. Исторически сложилось.

Я вообще не слишком оптимистически настроен относительно ситуации на телевидении, потому что сам вижу замкнутый круг, и нужен тектонический сдвиг, чтобы его разорвать. Я не случайно перед вашим приходом выключил телевизор: в доме повешенного не говорят о веревке. Но чисто служебная необходимость смотреть ТВ 25 часов в сутки ставит критика в сложное положение. Если сформулировать мое отношение к сегодняшнему телевидению, то лучше всего подходит чеканная народная формули-

ровка: «Пожар в борделе во время наводнения». Чехарда с программой: если раньше на сетку можно было кое-как положиться, то сегодня никаких гарантий увидеть в нужное время нужную программу нет. Это стало политикой телевидения: объявлять одно, показывать другое, и работают какие-то тысячепроцентные,

первоклассные непрофессионалы. Брагин со всеми своими демократическими идеями довольно чужероден на ТВ — и потому действует в соответствии с секретарско-партийным навыком. Раз есть райком КПСС — должен быть райком комсомола, и замом своим Брагин назначает собственного пресс-секретаря. Тридцатилетнего. Телевидение сегодня обладает уникальным даром отличать хорошее от дурного и запикивать это хорошее в самое неудобное время. «Блудного сына» показывают черт-те когда, а любимую мою картину «Собачье сердце» я в пятницу и в субботу смотрю два дня подряд по двум разным каналам, не успев соскучиться. Передачи в большинстве своем не просто однотипны, но неотличимы: из «Новостей» в «Вести» кочуют одни и те же картинки, только что не с теми же комментариями. Новых людей, свежих идей — нет: за годы перестройки фактически выбито среднее поколение профессионалов. А непрофессионалы могут воспитывать только себе подобных. Выжженная земля.

Н.Б. Я бы не стала так мрачно на это смотреть, потому что сумел укорениться и развернуться, например, Парфенов — абсолютно свежий человек с блестящими способностями. Главное для меня телесобытие последних недель — его четыре «Портрета на фоне» о героях эпохи. Магомаев, Пугачева, БГ, Титомир — он поразительно почувствовал время, и мне очень симпатичен его метод, эти монтажные стыки, по сто — сто пятьдесят кусочков в каждой передаче... Кстати, он-то и привел вождя действующего героя: разговоров — минимум, действует сам метод, сама «лоскутная» эстетика. Дух времени уловлен абсолютно. То-то он долго молчал. В меру иронично...

В.Т. В меру элегично... Я с нетерпением ждал его программы с Титомиром: во-первых, этот человек мне абсолютно неинтересен и даже противоположен...

Н.Б. «Здравствуйте, дети, я ваш кумир — небритая — ну, скажем, морда — Богдан Титомир!»

В.Т. А вы-то что ругаетесь, вам он должен быть ближе по возрасту.

Вам сколько?

Н.Б. Восемнадцать, но Боже упаси!

В.Т. Я-то вообще считаю, что в масштабах нынешнего поколения молодежи повинны люди, которых принято называть представителями «попсы». Я вижу в этом поколении черты Титомира — или, по крайней мере, его имиджа — и должен на него возложить вину за то, что выросло поколение, умеющее читать, но не понимающее смысла прочитанного. Иногда крутишь все шесть каналов и везде видишь скачущих и поющих. Когда я вижу группу «На-На», я задаюсь вопросом: не болят ли у них ноги от такого пения? Три ноты, полтора аккорда, восемь слов, и Бари Алибасов грозит упростить текст песни «Фаина».

Н.Б. Лично для меня один из знаков последних недель на ТВ — сериал «Последние дни Помпеи». Помните, у Шефнера: «Предпоследние сутки Помпеи страшнее последнего дня?» Никто ничего не знает, все продолжают драться, мириться, ссориться, влюбляться в рабынь, спорить о христианстве — а через каждый эпизод такая вклевочка: глухо рокочущий Везувий на фоне ясного неба. Дело не только в том, что время наше якобы предгрозовое: нет, это чувство у меня как раз рассосалось в привычную какую-то тоску. А дело в том, что отыгрывается любимый ход американского телесериала: частная жизнь на фоне и в предчувствии катастрофы. Помните — «На следующий день», да почти все фильмы-катастрофы... И вот мне становится особенно ясно, с одной стороны, жалкость повседневной нашей жизни, а с другой — ее, простите, драгоценность. Ее прелесть, тем более острая, что пугают со всех сторон и прессинг возрастает непрерывно.

В.Т. Но в том-то и драма, что нормальная жизни мы на ТВ — не видим! Видим, во-первых, сериалы, и я вовсе не оболещаю насчет «Последних дней Помпеи». Сериал не лучше прочих. Одна «Санта-Барбара» не столь примитивна, динамична и в чем-то человекоподобна, за это ее и не любят. Эстетика сериала — это, увы, тупик, и нравственное крушение целого поколения зрителей, которые считали себя страшно умными, потому что могли прогнозировать сюжет, — это уже реальность. Где жизнь, где жизнеподобие? Либо мыльная опера, либо собеседники, безумно восхищенные друг другом и меньше всего думающие о зрителе.

Н.Б. И если Рязанов сделает интервью с Ганопольским...

В.Т. Да, это будет логичный финал. Но, знаете, по-настоящему думать о зрителе можно только на коммерческом канале. Иначе тупик. Я считаю, что Сагалаеву памятник при жизни надо поставить — он на нынешнем ТВ умудрился сделать негосударственный шестой канал, как к нему ни относиться, — а я, кстати, хорошо отношусь. Государственный телеканал — это же бессмыслица! С нас сдирают налоги и пичкают тем, что считают нужным! Мы платим — нас не спрашивают. Хавайте, что дают. Я люблю коммерческое ТВ — очень обаятельная передача «Радио Труба», РЭНовские программы, центр коммерческого телевидения внушает мне надежды...

Н.Б. Знаете, я хочу кое за что сказать спасибо государственному телевидению. Оно ориентировано на среднего обывателя, а средний обыватель сегодня очень, очень одинок. И помните — 8, 9, 10 мая, ко Дню Победы, ни один канал, ни одна программа не обошли военную тему. Никто не дал ветеранам почувствовать себя чужими, оплеванными. Если бы кто-то циничный и предпримчивый на собственном частном канале позволил бы себе в это время развлекуху молодежную крутить — это было бы верхом бестактности. Телевидение позволяет как-то удержаться в жизни. И, как сказано у Полянского в «Горькой луне», телевизор — это единственная вещь, позволяющая выносить общество друг друга. Единственный зачастую собеседник для одиночки и своеобразный цемент для двух одиночек.

В.Т. Да, универсальный повод для общения. Мы ведь абсолютно не умеем общаться, на кухне друг к другу ходить перестали, косточки советской власти больше не моем... А здесь — разговариваем. Вот и с вами.

Н.Б. Хотя в другое время за машинку на одном гектаре бы не сели — это вы хотите сказать?

В.Т. Нет, что вы... Но опыт подсказывает, что двое лучше всего себя чувствуют, критикуя третьего.

Н.Б. Да здравствует ящик для битья!

Александр СОКОЛЯНСКИЙ

НЕ БЫТЬ И НЕ ИМЕТЬ

Заметки об исчезновении глаголов из русского языка

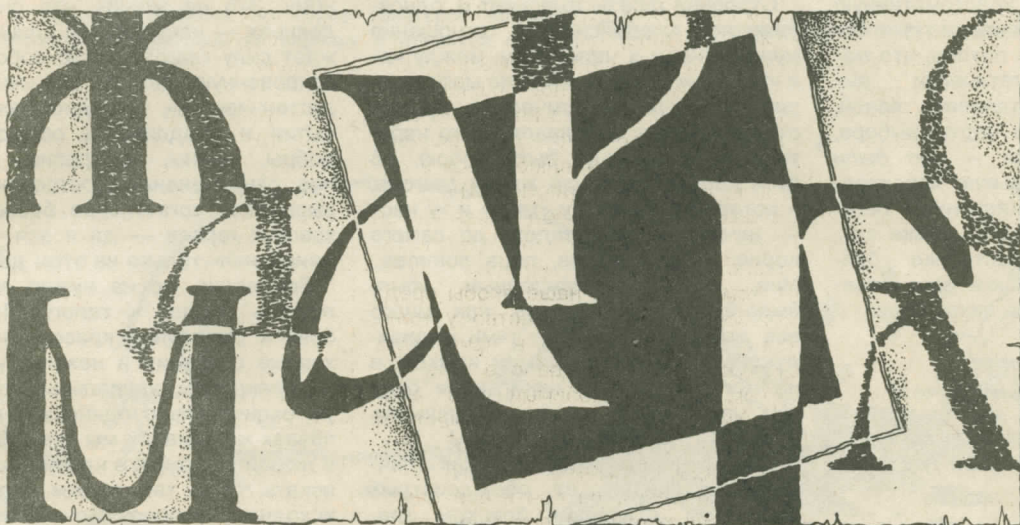


Рис. О. Разиной

Преамбула о праве дилетанта рассуждать о достаточно специальных и, полагаю, до косточек обсосанных сравнительным языкознанием темах подразумевается и опускается. В живых отношениях с языком нет не-дилетантов. Я собираюсь вести речь о речи, не предполагая за своими наблюдениями особой объективной новизны и ценности. Они суть не наблюдения, а, скорее, соотнесенные переживания: ниже читатель поймет, почему я не поставил важный эпитет «экзистенциальные».

Итак, речь о речи. Уточню: речь о слове, о глаголе, то есть о слове-поступке. В первой русской азбуке две буквы — «Г» и «Р» («глагол» и «рцы») — это две лунки, пробитые гениальными монахами во льду нарождающейся письменности. Азбука заглядывает через них в живое течение языка. «Глаголю» и «реку» — два способа существования слова, две,

иногда враждебные, стихии. «Изречь», «проречь» — значит сказать нечто предельно весомое, важное, оформленное раз и навсегда и поэтому — конечное. Конечно любая форма «И то именно, что дает вещи ее бытие, как именно этой вещи, — то самое обрекает ее к уничтожению. Так во всех планах бытия обнаруживается все тот же закон: каждый шаг к определенности, каждый шаг к совершенству есть шаг к гибели», — пишет Николай Бахтин, старший брат «саранского философа», лингвист и культуролог...

Речь обречена. Глагол ничем не ограничен, деятелен и бессмертен. Он — не форма, но воля. В пушкинской строке «но лишь божественный глагол...» слово «божественный» (написанное с маленькой буквы) может и означать — «принадлежащий Богу», и говорить о том, что глагол сам по себе — божествен.

Как легко в России понять гетевс-

кого Фауста, несколько свысока отнестись к его затруднениям с переводом первой фразы Библии! «В начале было Слово» или «В начале было Дело»? Здесь нет противоречия и нет проблемы выбора. Слово, обозначающее действие, слово в деле, где Слово и Дело суть одно — это глагол.

Поразительно, что у языка, так высоко ставящего глагол, живая речь («живая» означает, прежде всего, «художественная», т.е. творящая смысл, а не переваривающая его) глаголами сравнительно бедна. Отсутствие слова-поступка не мешает высказаться всласть, с дивной певучестью и силой. Русская поэзия уже в первой четверти XIX века начинает пренебрегать глагольной рифмой: «...Уж и так мы голы. Отныне в рифмы буду брать глаголы», — шутит Пушкин в знаменитых стиховедческих октавах «Домика в Коломне». И убивает шутку шуткой, написав поэму, где, как выясняется напоследок, нет никакого действия и

вообще *ничего нет* — ни сюжета, ни «настроения», ни поучения «для бедных». «Рать глаголов» была навербована просто так: чтоб была.

Иногда кажется, что глагол далее сознательно выстраивается из поэзии, но предполагать чей-либо умысел в стихийном бедствии значит не уважать ни себя, ни стихию. Высказывание само идет помимо действия — идет себе и идет, оставаясь сверхъестественно живым. Зачем жизни глагол? «Шепот. Легкое дыхание. Трели соловья...» Роль Фета в русской поэзии совершенно недояснена, ждет еще — и дождетя — нового открытия мир его стихов, трепетный и неподвижный, куда более «восточный» в своей сути, чем все позднейшие ориенталистские эксперименты.

«Безглагольная жизнь» в стихах русских символистов (напомню лишь один из канонов — хрестоматийную «безглагольность» Бальмонта) более поверхностна уже потому, что манифестирована, патетически выставлена напоказ. Становясь явной, она обретает мнимые черты выбора, хотя ее не выбирали — *ею были одержимы*. В этом смысле характерно постоянное отсекование глаголов в «Двенадцати» Блока. Даже становится страшно, настолько бездействен при ближайшем рассмотрении этот экстатический вихрь слов:

*Винтовок черные ремни,
Кругом — огни, огни, огни...*

*В зубах — сигарка, примят картуз,
На спину б надо бубновый туз!*

*Свобода, свобода,
Эх, эх, без креста!
Тра-та-та!*

*Впереди — с кровавым флагом,
И за выюгой невидим,
И от пули невредим,
Нежной поступью надвьюжной,
Снежной россыпью жемчужной,
В белом венчике из роз —
Впереди — Иисус Христос.*

Этот ужасный Христос без креста и без действия — порождение самых мрачных, демонических глубин безглагольности. Где стало тонко, там и прорвалось наружу.

Попыткой сопряжения с этой безглагольностью речи стала беспредметность в живописи: исчезновение объекта действия вслед за действием. «Черный квадрат» Малевича, о котором вспоминают все и всегда, — идеальное, окончательное воплощение того, как может «...равнодушная природа краскою вечною сиять». А вот именно так, в отсутствии предмета и фона, верха и низа, источника света

и угла зрения! Но этот поворот темы я миную и вернусь к словесности.

Живое, бодрое переживание действия глаголом — утрачено ли оно носителями русского языка или никогда не было им свойственно? Великие глаголы, повсеместно и мощественно цветущие в языках Запада, захирели в русском. Мы даже не понимаем их значений. Я говорю о словах, с которых начинается строительство фразы в английском, немецком, французском языках, — «to be» и «to have», «être» и «avoir», «sein» и «haben». У нас их — силу и радость речи — уничтожительно именуют глаголами-связками. Связка! Пусть, коли угодно: это живые связи со всем миром, и кончик каждой нити — в руке глаголющего и связующего, и каждое слово — выбор, подарок, винограда на языке.

Строение фразы выясняет и, одновременно, объясняет отношения между миром и человеком, между «я» и «ты», между «я» и «я». Я не могу говорить об аристократической щедрости спряжения, прославляющего неравенство и свободу быть собою, об этой пестро цветущей жизни глагола, в которой у «меня», у «тебя» и «у нас» — ничего общего, вплоть до самого корня: je suis, tu es, nous sommes... Мне, с моим природным «был-было-были», не ощутить, как много все это значит. Это — гимн индивидуализму, поющий самим языком: я не могу, не хочу и никогда не буду тем, чем можешь, хочешь, будешь ты, — мы выговариваемся порознь!

Собственность, так же как личность, защищена от обоюдоострых покушений стальным блеском глагола «иметь». Его гибкий, извивающийся клинок отсекает «мое» от «вашего»: j'ai — tu as — vous avez! Русский же язык относится к обладанию, как к некоему условному состоянию: да, он человек состоятельный.

Радость быть и иметь, извивающаяся в живой речи, русскому уху кричит: держи инородца! Самое банальное и древнее обозначение комического иностранца в драматургии — глагол-связка: «Я есть жених этой девушки»; «Я имею сказать вам пару слов». И ведь действительно так: даже обрусев, привычку «иметь» и «быть» они теряют последней. Кстати, ту же привычку русская литература от Гоголя до Бабея прочно закрепляет за евреями: вот и филологическое стойло для кентавра по кличке «жидоманство», запряженного черносотенцами.

Там, где англичанин скажет: «I have», русский отзовется: «И у меня есть...» Француз отрекомендуется: «Je suis...», а русскому ничего подобного не положено. Вслушайтесь: ка-

кое безвольное, безличное понимание мира здесь отзывается! Как слабо звучит субъект, теряющий глагол при самоопределении: «кто» почти растворено в «какой», оно не утверждает себя, а лишь описывает, стесняясь самой возможности быть кем-то.

«I have a problem» — мне ее и решать. «У меня есть трудности»: приходится их терпеть, потому что в этой фразе некому что-либо сделать. «Я» то ли смирилось с этими именительными трудностями, то ли от них спряталось. Воля к существованию в современном русском языке ослаблена.

Умный и вежливый славянофил («проведите меня к нему! Я хочу видеть этого человека!») найдет что возразить. Да, ответит он, русскому человеку не дано так беззащитно самоутверждаться в мире, как западному. Это не значит, что он слаб в деяниях — напротив, он слишком уважает силу глагола, свою собственную сокровенную силу. И эта «глагольная застенчивость», недоясненность бытия и стыдливость обладания — добры, нежны, прекрасны. Надрывное самопознание Достоевского, невыразимо трогательное безволие чеховских героев — да и вся «красота смиренная» только на этом держится!

Все верно, но не нужно запрягать лошадь мордой к телеге. Наша любовь к смиренной красоте, наши духовные озарения и нежные увядания — прекрасны, уникальны, но не так уж окончательно одиноки в мире. На правах маргиналий мы все это найдем в любой культуре, в какой захотим поискать, — и тем самым вернемся к исходному вопросу: почему именно у нас это стало «главным прекрасным»?

«Потому что мы таковы», — отвечает милый гипотетический славянофил, опуская, разумеется, глагол-связку «суть».

Мы суть не таковы.

Слову «я» глагол-связка настолько же не нужен, насколько он необходим слову «аз»: аз емь. То, что несколько последних поколений (не с 1917-го, а откуда-то раньше считая) воспитаны в боязни самоутверждения, может быть, непреодолимо, но почему же это нужно считать вековым и незывлемым свойством менталитета?

«Я» — последняя буква алфавита! — дразнят в школе тех, кого считают зазнайками и выскочками. Зазнайки и выскочки могут ответить: в русской азбуке буква «аз» — первая.

Я не буду апеллировать к Пушкину, потому что Пушкин — это действительно «наше все», и сколько раз уже в полемике сталкивали «Ты — царь. Живи один. Дорогою свободной...» с

КОНЕЦ ПРАЗДНИКА

ЛЮДМИЛА ПЕТРУШЕВСКАЯ

Мухе Домне Ивановне захотелось сладенького, и она пристала к пчеле Леле, которая как раз летела с шестью пустыми ведрами в сад.

Но Леля не согласилась позвать в гости Домну Ивановну, не согласилась и сама пойти к ней в гости в помойную яму.

Домна Ивановна сказала: «Подумаешь!» — и тогда помчалась в гости в дом, где варили варенье.

Но там ее не ждали и даже стали выгонять мокрым полотенцем. Домна Ивановна от такого приема оплошала и шлепнулась прямо в незакрытую банку с вареньем (3 литра).

Там она пошла ко дну.

Тут же эту банку отнесли на родину Домны Ивановны и похоронили муху с большими почестями в помойке, вылив на Домну Ивановну все три литра.

Тут же собрались огромные массы детей Домны Ивановны, и начались поминки, но через некоторое время Домна Ивановна высунулась из варенья и крикнула про-

летавшей мимо с полными ведрами пчеле Леле: «Угощай!»

Но пчела Леля только пожала плечами и ответила, что вашего дерьма не надо.

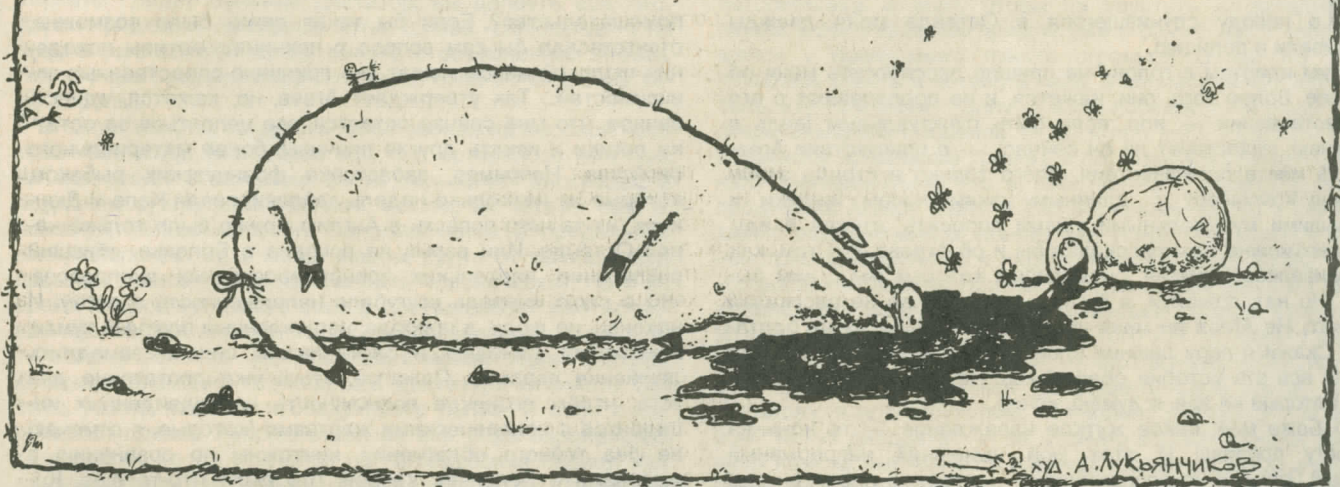
Однако же через три минуты Леля вернулась с пустыми ведрами в сопровождении всего взрослого населения пасеки, тоже с пустыми ведрами.

И, несмотря на крики Домны Ивановны и многотысячной толпы ее детей, пчелы трудились как одержимые до конца рабочего дня.

— Ну и где справедливость? — спросила Домна Ивановна червя Феофана, вылезшего подышать воздухом на закате. — Я всех пригласила, даже этих уродов труда, пчел, а свинья Алла пришла безо всякого приглашения, сломала нам забор, сожрала все, я сама еле живая осталась.

— Так кончаются праздники, — заметил червь Феофан.

Предыдущие «дикие животные сказки» читайте в № 22.



Не быть и не иметь

«...И дух смирения, терпения, любви// И Целомудрия мне в сердце оживи». Я буду апеллировать к человеку, которого знаю более или менее профессионально: к Константину Сергеевичу Станиславскому, вновь связавшему бытие «я» в искусстве с глаголом.

Гениальность его театральной системы состоит еще и в том, что она держится действием, построена на действии. Можно предположить, что именно поэтому «Мою жизнь в искусстве» он писал на гастролях в Амери-

ке: было легче писать, помогало это английских глаголов. «Работа актера над собой» писалась в России, с трудом, мучительно переделывалась и написалась дурно.

Роль актера по Станиславскому — сплошное сердцебиенье глаголов, стянутых вместе одним главным желанием, опять же, глагольным. За пределом глагола — фальшь, отсутствие искусства — нельзя «играть состояние». Театр Станиславского — торжественное возвращение глагола в русский образ мысли. «Иметь» и

«быть» в его системе динамичны из-за свойственной театру несовершенности — как исполняющиеся — к добру или злу для человека, «хочу» и «верю».

Совершенно против течения он, единственный в XX веке, пытался отучить русское «я» не быть и не иметь. И, Бога ради, не надо спрашивать, «вышло у него или не вышло!»

Вы неправильно ставите вопрос. Вы снова употребляете безличную форму.

Феликс РОЗИНЕР

ЗНАК ВЕСТНИКА

Из рассказов об Агееве

По поводу случившегося в Остенде меня дважды вызывали в полицию.

Этим идиотам в голову не пришло расспросить меня об Агееве. Более того, они, кажется, и не подозревают о его существовании — или, если быть пунктуальным (ведь я не знаю, существует ли он сейчас), — о присутствии Агеева на месте происшествия. Всего только и стоило этому умнику-коммисару с длинным узким носом ищейки и большими музыкальными ушами спросить, откуда я еду, и я, возможно, сам рассказал бы и об Агееве, и о том, как развивались события, очевидцами которых мы с ним были... Но нет, пожалуй, я бы и в этом случае не рассказал ничего. Не Агеев ли меня учил, что на допросах не болтают! Скажи я пару лишних слов, и неизвестно, чем бы для меня вся эта история обернулась. Не говоря уж об Агееве, который не зря, я думаю, исчез...

О Боже мой, какое жуткое наваждение — та ночь на берегу пролива! И этот мой нынешний непрерывный страх! Это уже не воспоминание — страхом пропитан сам воздух, которым я дышу с той поры. Я все время чего-то жду. Кажется, будто мне предстоит испытать еще более невероятное и ужасное. Но более ужасного не может быть: я постоянно живу под пыткой страха, и эта мука передается. Теперь я понимаю, теперь я знаю, о чем Агеев твердил мне в течение этих двух месяцев, что я провел с ним в Италии. И окажись мы опять рядом друг с другом, лицом к лицу, за одним письменным столом, я его речи слушал бы уже без той произвольной усмешки, которая так бесила Агеева. В сущности говоря, бесконечные наши споры и могли толкнуть его... О Господи, я говорю об этом так, будто готов уже выступать в суде с показаниями против самого себя. Я попал именно в ту ситуацию, о которой он часто рассказывал: непрерывный страх, и в результате — показания против себя. К черту! Я должен разобраться и восстановить все по порядку. Боюсь только, что это невозможно.

Следует начать с причин — но не называть же, в самом деле, причиной этого безумия наши беседы в итальянской деревушке, как я только что попытался представить?! Это было бы полным абсурдом: академические беседы двух философов в тишайшей обстановке старого деревенского домика с видом на покрытые виноградниками холмы прекрасной Тосканы — и всеобщее дикое

помешательство? Если бы такая связь была возможна, отсутствовал бы сам вопрос о причинах: мотивы поведения людской массы лежат вне причинно-следственных зависимостей... Так утверждает Агеев, но, кажется, единственное, что мне сейчас остается, это цепляться за остатки логики и искать другие причины, более материального свойства. Например, забастовка французских рыбаков, которые на несколько недель заблокировали Кале и Дюнкерк, из-за чего попасть в Англию можно было только через Остенде. Или взрыв на вокзале в Болонье, сбивший расписание нескольких трансъевропейских экспрессов, что в свою очередь усугубило напряженность в порту. И наконец, не люди, а природа: неожиданный плотный туман, накрывший Ла-Манш и заставивший сильно замедлить движение паромов. Пожалуй, этого уже достаточно для того, чтобы возникла возможность непредвиденных инцидентов с человеческими жертвами (которые, я отмечаю не без тайного облегчения, ничтожны по сравнению с жертвами в Болонье). Уверен, что было что-то еще. Какая-то мелкая поломка в двигателе, какая-нибудь шпонка, какой-нибудь маховичок или какой-нибудь наполеоновский грипп портового чиновника внесли свою лепту в нагнетание предгрозя, разразившегося катастрофой...

Агеев как будто предчувствовал, что нечто подобное произойдет. Сейчас я, что называется, задним числом, это отлично вижу. Мы вполне могли провести в Италии еще дней пять, если не неделю. Но едва мы узнали об этом несчастном взрыве, как Агеев занервничал, начал одну из своих обычных речей о гибели европейской цивилизации, а к вечеру предложил возвращаться в Англию. Положим, мне ничего не стоило сказать ему «нет». Он не стал бы особенно настаивать. В конце концов нашу работу субсидировал мой университет, и несомненно, Агеев осознавал некоторую подчиненность своего положения. Думаю, что тут не обошлось без комплексов: я допускаю, что повышенная нервозность моего коллеги объясняется и этим обстоятельством тоже, а не только его «талитарным прошлым», как он это называл. Но без всякого сомнения, наши отношения были самыми дружескими. Я готов это утверждать и теперь, хотя, говоря такое на суде, я опять бы дал показания против себя. По-видимому, в силу дружелюбия я и не стал возражать Агееву, когда он вдруг захотел покинуть Италию.

Мы жили там превосходно. И он не раз, то сидя за столиком таверны, то у окошка нашей небольшой рабочей комнатки, твердил с задумчивой улыбкой свое излюбленное: «Нет, здесь не темно, в Италии, здесь не темно», — что было связано, как он мне объяснил, с одной строкой из Осипа Манделштама. Хотя я знаком с Агеевым около года, мне никогда не доводилось наблюдать его — открытого, простого и наивного, как все русские, — в столь превосходном состоянии духа. Он рано вставал, работал с энтузиазмом, блестящие, весьма ценные мысли у него рождались на лету, и мне было с ним необычайно интересно. Именно тут, в Италии, я достаточно узнал его и, признаюсь, полюбил. Талант и естественность — не достаточно ли этого для того, чтобы покорить и такого замкнутого человека, как я? В наших отношениях не было ни малейшей тени, хотя он время от времени и выходил из себя, видя мой неизменный молчаливо-скептический ответ на его пророческие заклинания. «Вы дети, вы глупее детей! — возбужденно говорил он, имея в виду меня и подобных мне интеллектуалов, чья приверженность нашим добрым демократическим институтам представлялась ему самоубийственной. — Вы глупее детей! Дети, по крайней мере, обучаются, расширяют свой опыт и с каждой набитой шишкой становятся все более разумными! А вы все с этой дурацкой вашей демократией?! Чем дальше, тем скорее вы катитесь в бездну, и вас не надо уже толкать! Грядет Великий Диктатор, вы делаете все, чтобы он пришел! И синюшные пятна (слова «синюшные» я не знал и записал его потом вместе с объяснением Агеева, что это цвет разложившегося трупа) отлично видны на теле Европы!»

В такие минуты, когда его голос звенел на высокой ноте и вот-вот готов был сорваться, что оставалось мне, как не молчание? Я не умею вести серьезную дискуссию в подобном стиле, свойственном, кстати, не только ему, а, пожалуй, большинству его соплеменников: с предельной эмоциональностью, с таким жаром, будто от высказанной посылки зависит, быть или не быть человечеству. Но и во время спокойных наших бесед, доставлявших мне истинное наслаждение, Агеев то и дело возвращался к доказательствам все той же эсхатологической идеи, центром которой неизменно становились диктатура и власть Сатаны, режим насилия и бездуховное бытие. И если я опровергал пример России, ставя ее вне ряда европейских демократий, то он ссылался на гитлеровский период как на доказательство возможности конвергенции наших общественных институтов и диктаторских, даже и при действии демократии. Различия в психологии наций, когда я характеризовал немецкую как изначально склонную к иерархическому порядку, Агеев отказывался принимать во внимание, возможно, он был более «интернационалист», чем я сам, и предпочитал рассуждать о «европейском» в целом, а не об отдельных народах. О проявлениях насилия в Германии 38-го, во Франции 68-го и в Италии 78-го годов он говорил как о явлениях одного ряда. Я же утверждал, что беспорядки студентов во Франции и террористические акты спустя десятилетие в Италии вряд ли несли в себе угрозу диктатуры, этому нет никаких доказательств. Помнится, во время одного из таких обсуждений Агеев высказал оригинальную мысль о подвижной шкале общественных ценностей как инструменте исторической науки и, следовательно, о невозможности проекций прошлого в настоящее и обратно. Из этого вытекало, что понятие «доказательство» в оценочных суждениях относительно исторического прошлого становится неприемлемым. Мне пришлось согласиться с этим. Но почему я вспомнил об этом сейчас? Почему именно та наша беседа, столь отчетливо запечатлевшаяся в моей памяти (мы посетили в тот день гробницу Петрарки, а вечером были в Венеции), не дает мне покоя? Неужели я действительно,

о Боже, чувствую какую-то внутреннюю связь между тогдашними его речами и случившимся в Остенде?.. И второе, что лезет мне в голову, — это его фраза, произнесенная всерьез и с некоторой, я бы даже сказал, маниакальностью в интонации и во взгляде: «Запомните, запомните же однажды: мы, оттуда, — мы к вам посланы, мы вестники, чтобы дать знак...»

Было ли что-то еще? Сказал ли он еще какие-то слова, которые я не способен восстановить сейчас в памяти, но которые бессознательно продолжают терзать ее? Я мучительно пытаюсь вспомнить... но нет, я бессилен, не могу, и мне постоянно чудится, будто в забытых мною словах Агеева — ключ к происшедшему. Какой же это все, однако, бред!

Взорванный вокзал в Болонье положил конец нашему пребыванию в Италии, но отнюдь не нашим разговорам о судьбе Европы. Мы проговорили в поезде далеко за полночь и заснули только уже после остановки в Лионе. Проснулся я первым, и уже то, как в мерцающем среди тумана свете фонарей за окном с необычной поспешностью шли мимо нас куда-то вперед пассажиры, чуть-чуть встревожило меня. Конечно, сказывались ночное возбуждение и недостаточный сон. Как уж оказалось, что именно нас с Агеевым не предупредили о сложностях с переправой через пролив, ума не приложу: большой, набитый сотнями туристов поезд был давно уже пуст, все поторопились в порт, чтобы не упустить единственный паром, и мы с Агеевым пришли уже в самый хвост собравшейся у пропускного пункта огромной толпы. Но там пришлось стоять и четверть часа, и полчаса, и час. Может быть, кто-то и любит толпу — ведь посегают же люди эти отвратительные стадионы, — но я при виде людского муравейника испытываю тревогу и по возможности спешу от него изолироваться. Что я, собственно, и хотел сделать, предложил Агееву пойти в бар подкрепиться. Но в совершенно еще заспанном Агееве уже успел пробудиться его неистребимый интерес к людской массе, что я назвал бы «социальной любознательностью»: качество, которым мы, в западном мире, обладаем в весьма слабой степени. Итак, в бар я пошел один, после того как он сказал мне: «Идите, идите, я понаблюдаю», — черт возьми, я фиксирую этот факт, будто должен доказывать свое алиби. Повидимому, в мое отсутствие — сколько я просидел за пивом? минут двадцать? — он отлично воспользовался знанием языков, выученных в тюрьмах и ссылках. Когда я вернулся, он говорил на немецком с двумя пышнотелыми девицами из Германии. Их глаза круглились от того, что рассказывал им Агеев об очередях в России. Одна из девиц не смогла понять, о каких номерах упомянул он, и Агеев пояснил: «Чернилами вот здесь, на руке, пишутся номера, чтобы люди получали продукты друг за другом, по номерам». «Какая глупость, — воскликнула девица, — писать на руке!» «Обычное дело, — ответил Агеев, — я знал еврея, которому немцы в концлагере выгнали номер тоже на руке». Он повернулся ко мне, и девицы, чьи мордашки стали пуноцковыми, отодвинулись в сторону. Я сказал ему, что он поступил жестоко, зачем было их обижать? «Потому что дуры, — почти смеясь, сказал он. — Посудите сами: заканчивают университет, специальность — международное право, обе глупы и ничего не знают, как вот этот... — он постукивал носком ботинка о стоящий рядом чемодан. — Но это не интересно. Лучше скажите, не кажется ли вам, что мы хорошо продвинулись?»

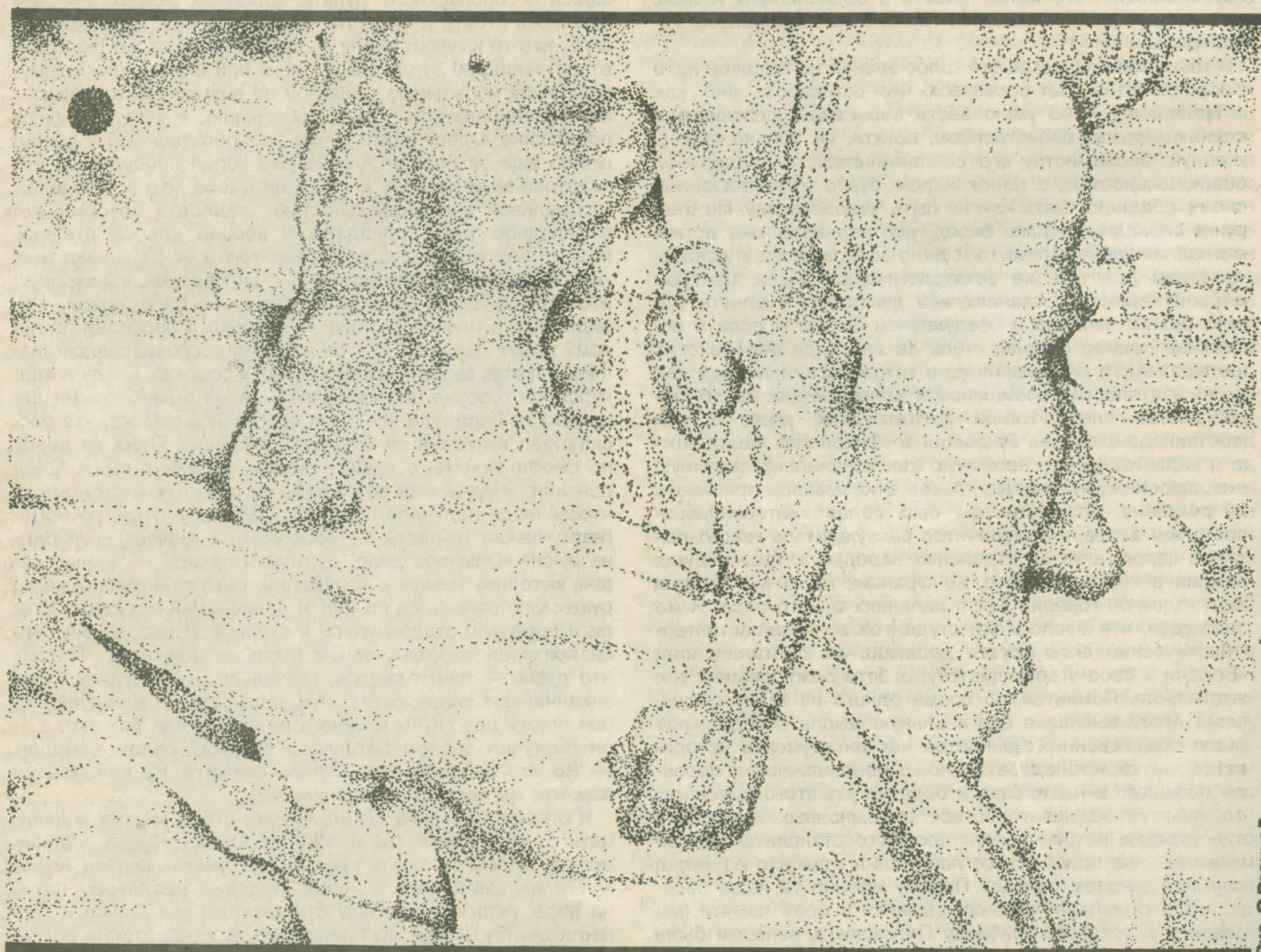
Я огляделся и обнаружил, что мы стоим метрах в двадцати от того места, где я покинул Агеева. «Закон человеческой массы, — опять-таки, будто смеясь, сказал Агеев. — Толпа сжимается в кулак. Подобно масляному пятну на воде, людские частицы стягиваются все ближе и теснее к центру. Когда мы пришли сюда, люди стояли разреженной, прерывистой цепочкой, что, признаюсь, поразило

меня: я, как все российские, так в очередях стоять не привык. Мы законы образования толп изучили на собственной шкуре, мы сразу — затылок в затылок, живот напроги — и упираться в спину переднему, а то вытолкнут, вылетит при напоре сзади или сбоку. Здесь та же картина, но со смещением по времени: понадобилось полчаса, прежде чем очередь начала обретать приличествующий ей вид».

Как показало все дальнейшее, эти наблюдения были верны, и мне бы следовало только удивиться его способности видеть материал для любопытного анализа в таком на первый взгляд совершенно безынформативном событии, как изменение формы толпы; но меня коробил его саркастический тон, и, хоть и неприятно признаваться в своей необъективности, я ощутил нечто вроде обиды за всех этих людей — в основном совсем юных студентов-туристов с яркими рюкзаками. Я стал возражать Агееву, указывая на то, что люди выглядят абсолютно спокойными. Но до сих пор у меня остается чувство, что именно с этого момента что-то произошло в атмосфере всеобщего безропотного ожидания, будто это я своими словами спустил какой-то механизм, — при том, что сказаны они были по-русски: все вдруг, показалось мне, стали переминаясь с ноги на ногу, некоторые с недоумением начали озираться, будто припоминая, отчего и зачем они здесь, другие принялись устраиваться на полу, садясь прямо там, где они стояли. И тут же последовала чья-то дурацкая выходка: кто-то впереди издал дикий глас, подражая

реву озверевшего быка. Шутку встретили нестройным и смущенным смехом, где-то в ответ раздалось кудахтанье. Агеев переменялся в лице, и блеск его лихорадочно горящих от недостатка сна глаз еще более усилился. Он просто оскалился в усмешке, когда стал цедить сквозь сжатые зубы: «Мммлодцыыы... на правильном пути... Европа на спине быка!.. Она осознает свою сущность кентавра...» Последней его фразы я не понял. Внезапно он, говоря «sorry, sorry, pardon», стал пробиваться вперед и скоро исчез среди смыкающихся за ним спин.

Кажется, я простоял без каких-либо мыслей в сонной голове минут десять—пятнадцать, во всяком случае, я ничего не помню о них. Могу лишь восстановить в сознании тот миг, когда услышал, что все вокруг возбужденно обсуждают новость: поданный нам паром уже переполнен, на него попадут лишь немногие, остальным надо будет остаться, и другого парома не предвидится. Кое-кто поспешил водрузить на спины свои рюкзаки, а сидевшие на полу поднялись. Я не заметил, как Агеев вернулся, и увидел его лишь, когда он тронул меня за плечо. Готов поручиться, что какая-то отчаянная безрассудность (может быть, это русская «удаль») была в нем, как если бы передо мной стоял моряк, ждущий близкого шквала. Говорил он нечто умопомрачительное — на своем прекрасном английском, громко и отчетливо, отлично зная, что кроме меня его слышат и десятки стоящих около нас людей. Агеев даже поглядывал то на одного, то на другого из слушателей, всем своим видом показывая, что общее внимание



доставляет ему удовольствие.

— Я однажды уже попадал в такую точно переделку. Не спрашивайте, где это было. Представьте себе такой же крупный порт, как этот, и сравнительно небольшое судно, на борт которого стремятся попасть сотни, если не несколько тысяч человек. Мы с моим приятелем стоим где-то в конце толпы, напоминающей нашу. Я высказал мнение, что на корабле вряд ли поместится и четвертая часть собравшихся на пирсе. Однако на судно поднялось уже и больше половины, а люди шли и шли по трапу. Мой приятель подошел к портовому служащему и спросил, каким образом там помещается столько пассажиров и думают ли, что поместятся все оставшиеся тоже? «Разумеется, нет», — ответил чиновник, — но на борт поднимутся все». «Простите, мистер, я не понимаю!» — воскликнул мой приятель. «Я вам охотно поясню, — кивнул чиновник. — Видите ли, сэр, это судно построено таким образом, что каждый поднимающийся на него проходит над автоматическим люком в днище, и, когда осадка достигает ватерлинии, люк открывается сам по себе, стоит только ступить на него».

Вокруг заулыбались. Не могу сказать, что очень весело. Улыбались, скорее, из вежливости и с некоторой, я бы сказал, растерянностью на лицах. «Послушайте, дорогой Агеев, что с вами? — стал я говорить ему вполголоса. — К чему этот ваш черный юмор? То вы привязались к глупеньким немкам, теперь же эта сюрреалистическая история — она была весьма некстати, смею вас уверить». Он переспросил: «Некстати?» Прямолинейность моего мышления не дала мне заметить тона, каким это было сказано, и я принялся объяснять, что люди не выспались, все устали от долгого ожидания, а слух о переполненном пароме и так уже многих вывел из равновесия...

Тут я сообразил, что Агеев должен только потешаться, слушая мою тираду. «Черт вас возьми», — оборвал я себя и почувствовал, что на щеках у меня выступает краска. «А, бросьте, дорогой, не обижайтесь», — ответил он с этой своей проклятой простотой, которая всегда меня обезоруживала. Он снова положил мне руку на плечо и сжал его, даже притянул меня к себе, и заговорил прямо в ухо: «Вы правы, слухи, слухи, они великая сила, в них то, чего нет в газетных сообщениях, — слух, передаваемый из уст в уста, как средство информации обладает особыми качествами, важнейшими в человеческом общении; и этого никто здесь, дорогой мой, не понимает, это можно понять только там, в обществе, где нет свободы прессы, — слух сопровождается интонацией, мимикой и жестиком, вот почему толпа возбуждается не газетой, а оратором: не столько слово, сколько интонация и жест, его сопровождающие, на протяжении тысячелетий решали судьбы истории. Никто, никто не понимает этого», — повторил он, сам возбудившийся от своих речей до предела. И в тот момент, когда я в который уже раз подумал восхищенно о его блестящих способностях аналитика, он вдруг сказал еще одну фразу — тогда, не понятая мной, она повисла в воздухе, но сейчас никак нейдет у меня из головы, хотя я и до сих пор не знаю, что он имел в виду: «Все, что должно произойти, — работа режиссера». Непонимающе я взглянул на него, он добавил: «Дидактическая разработка для учащихся первых классов». В его глазах была невыразимая тоска, и уже ни тени улыбки не оставалось в них, когда я, махнув рукой, вновь со своим «*sorry, sorry, pardon*» двинулся через толпу, вперед, где спины стояли плотно одна к другой, но все же раздавались, пропуская энергичного человека, которого, конечно, все принимали за служащего. Рюкзаки и спины смыкались, и скоро его уже не было видно.

Вот и все. Помимо объективных, газеты отметили еще два обстоятельства: первое, что портовая полиция, за-

стигнутая врасплох необычайным скоплением людей в порту, не смогла найти достаточного количества заградительных барьеров — при том, что те слабые, которые были поставлены, оказались опрокинутыми под напором толпы; и второе, что из-за густого тумана швартовку парома произвели неудачно, почему откидная корма не легла на пирс подобающим образом, и попытка капитана изменить положение судна, чтобы в трюм смогли въехать автомашины, оказалась роковой: люди на пирсе решили, что, приняв на борт лишь малую часть из них, паром уже отходит, и стали прыгать на откидную платформу. Команда и полицейские заматались, но мало в чем преуспели. Рюкзак за спиной не лучший помощник тому, кто прыгает через пропасть. Сзади напирали, все были уверены, что посадка продолжается так же быстро, как и началась, поскольку уже во втором-третьем ряду голов невозможно было видеть происходящего. Число погибших неизвестно до сих пор, водолазы еще продолжают работать. Я только думаю, что пусть без меня, но без чемодана с рукописями Агеев не захотел бы подняться на судно. Был ли и он свидетелем того, как вслед за случившимся у края пирса начался разгром портовых сооружений? Я видел эту разгоряченную армию взывавшей к мести молодежи, но я не обладаю такими же способностями замечать и анализировать, как у Агеева. Там для его (тоже любимые им поэтические строки) «ума холодных наблюдений» и сердца горестных замет» было немало пищи...

О Боже мой, Боже!

Я с ужасом думаю, что языки пламени, охватившие тогда порт, навечно остались в моем мозгу и будут теперь непрерывно терзать и жечь его, заслоняя багровой картиной реальность — как страшные никем не понятые буквы на Валтасаровом пиру, они говорят во мне и вопрошают — о чем? О чьей-то вине и ответственности? Если бы!.. Как было бы хорошо найти виновного — капитана, полицейского, главаря забастовавших рыбаков, даже и Че Гевару, и Мао, и Маркса, и Троцкого!.. Но не они, не они виновные...

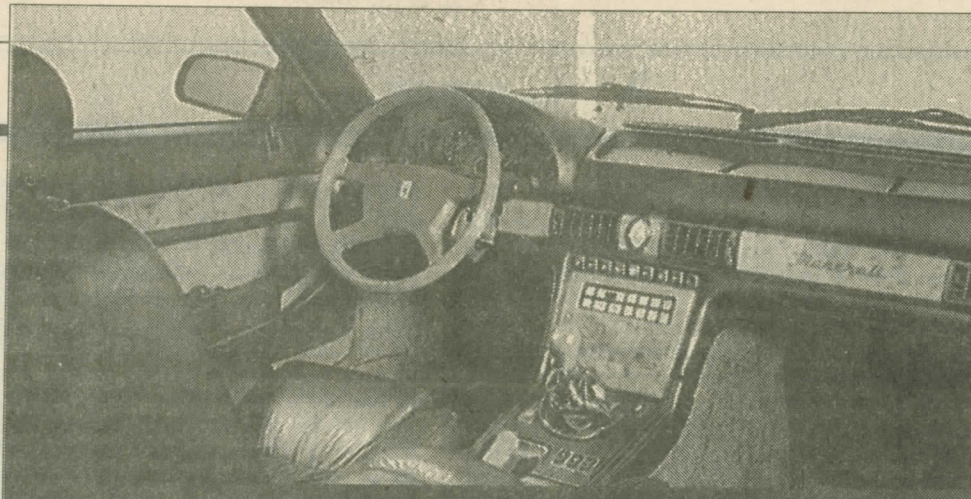
Где Агеев? Он, спасшийся из лагерей и увернувшийся здесь, в Лондоне, от подстроенной ему дорожной катастрофы, — дал бы он столкнуть себя в воду? Он говорил, что в русском сознании жажда свободы выражается через склонность к уходу, как у Толстого, к бродяжничеству, как у Горького, к затворничеству и аскезе, как у православных святых. Не попытался ли он воспользоваться столь удобной ситуацией, чтобы реализовать эту склонность, которой он, по его же признанию, обладал в большой степени? Но так или иначе, его нет. Я вижу, что не успокоюсь, пока не буду знать о нем. Он должен быть жив!

Никому мне не объяснить, как страстно я жажду вновь говорить с ним — больше, чем в те светлые годы невинности, когда я, восьмилетний мальчик, с трепетом ждал наступления вечера, чтобы, отгородившись от всех одеялом, снова встретиться с Богом и продолжить наши неизбывные беседы. К несчастью, Бог не вернется ко мне. И потому, наверно, охваченный теперь, как в детстве, страхом перед жизнью, я верю, что Агеев возвратится. Мне давно уже не о чем спрашивать Бога.

Но Агеева я бы спросил — не о виновнике, нет. Я попросил бы рассказать мне то, что запомнил по его настойчивому внушению, — о Вестнике, Пославшем Знак. И еще я спросил бы о забытом — о словах, в которых, как мне брезжится сквозь воспаленное сознание, есть связь со словом «режиссер». И я боюсь вписать на огненные языки «эксперимент». Но и боюсь порвать тончайшую, мерцающую, как спираль вольфрама в колбе, которая вот-вот взорвется, слабую и столь дорогую мне нить, что уводит к тайне непостигнутого мною бытия, которому имя — Агеев.

Корфу — Раанана
Сентябрь, 1980

«ЗВЁЗДЫ ЗА РУЛЁМ»



Автомобиль — это, с позволения сказать, продолжение его хозяина. Широкой публике будет небезынтересно узнать, на чем ездят наши знаменитости.

Ирина Аллегрова катается на «Мерседесе», вероятно, напевая «странник мой, мой мальш». Николай Расторгуев — солист «Любэ» — носит на старом «Опеле», так что «веселей, рабочий класс — атас!». На «Опеле», только новехоньком, разъезжает президент Калмыкии Кирсан Илюмжинов. Известный продюсер Юрий Айзеншпис владеет красным «Вольво». А у красавца Игоря Костолесово — «Форд», который подарил ему неведомый нам поклонник таланта актера.

Впрочем, знаменитости и сами не прочь порассуждать на автомобильную тему.



СЕРГЕЙ
МИНАЕВ

Автомобиль для меня — исключительно средство передвижения.

Что же касается иномарок, то, конечно, пускать пыль в глаза публике было традиционным занятием артистов. Однако несоветские модели к нашим дорогам пока не адаптируются. На них хорошо кататься от аэропорта до гостиницы или концертной площадки. Они удобны как элемент этакого шоу. А лучше всего смотрелся бы вообще вертолет. Думаю, что, если бы разрешили, все «звезды» катались бы на вертолетах.

У меня две машины — отечественная и неотечественная. На последней я выезжаю, наверно, не более двух раз в месяц, а в основном, конечно, «рассекаю» на отечественной. Хоть в ней и чувствуешь себя, как кучер.

Лучшие машины, по моему, немецкие. Я не лижон, главное для меня в автомобиле — надежность. Поэтому оптимальным вариантом был бы «Мерседес». Не обязательно самой престижной модели. Я ведь очень люблю гонять.



ОЛЕГ
ЭФРЕМОВ

Как автомобилист, я давно связан с иностранными моделями. Сначала у меня был «Мерседес», потом «Вольво», но дети ее разбили, и я снова приобрел «Вольво», которая существует до сих пор. Она оказалась очень хорошей и прочной, а меня именно технические данные и интересуют в автомобиле. Цвет, отделка салона, даже марка — второстепенное.

Кстати, никогда не замечал в России особой разницы в проблемах у владельцев отечественных и импортных машин — тот же ремонт, поиск запчастей и т.п. Разве что угон? Но они меня миновали.

Сейчас я уже езжу мало — с глазами плохо, но, если бы приобрел новый автомобиль, взял бы «БМВ», а еще лучше, если бы кто-то мне его подарил.



ОЛЕГ
ГАЗМАНОВ

У меня джип «Тойота». Это машина для езды по пересеченной местности, т.е. она прекрасно подходит к нашим дорогам.

Кроме того, джип соответствует стилю моей жизни и моей музыки. Может, он не так престижен, как пятисотый «Мерседес», но это меня не беспокоит.

Машина для меня имеет многоцелевое значение. Это и средство передвижения, и способ уединения, и возможность для успокоения нервов. Я сажусь. Я берусь за баранку и еду. Всегда прямо. Джип — мой настоящий друг. Я скучаю без него.

Когда на гастролях мне приходится пересаживаться на другие машины, я испытываю дискомфорт. Правда, мы много гастролируем по Сибири и там нас часто возят на джипах. Я всегда прошу пустить меня за руль, и когда люди видят, что я хорошо веду, — напиваются, и я спокойно еду сам.



ВАЛЕНТИН
ГАФ

У меня шестая модель «Жигулей» — и это меня вполне устраивает. Ей уже седьмой год, но с движком от «третьей» она бежит довольно резко.

На импортных машинах я никогда не ездил и не испытывал особого стремления что-то подобное приобрести. Наверное, еще не дорос — у меня характер не тот: нет желания щегольнуть, похвастаться подобным образом. Хотя мне нравятся «Мерседесы», «БМВ», «Ягуары», «Форды» маленькие, «Вольво», а больше всего я люблю старый «Фольксваген», помните, «жучок» такой. Но несмотря на все возрастающее количество иномарок в Москве, они, кажется, еще не очень вписываются в наш ландшафт. Может, я сужу предвзято, но иногда иначе характеризует человека, купившего западный автомобиль, — такая покупка, кажется, отвлекает на себя часть сознания.

А «Жигули»-«шестерка», имея несколько старомодный вид, все-таки наиболее совпадает с нашим временем, и когда меня на дороге обгоняет какая-нибудь «Тойота», я не завидую, мне нравится моя скорость.

Объявление Мобил I. Тема: компетентность



Mobil



То, что видите Вы, это флаг фирмы Мобил.
То, что видим мы, это компания, которая представлена на
всем земном шаре.



Продукты фирмы Мобил применяются во всем мире. В автомобильном спорте и космонавтике.

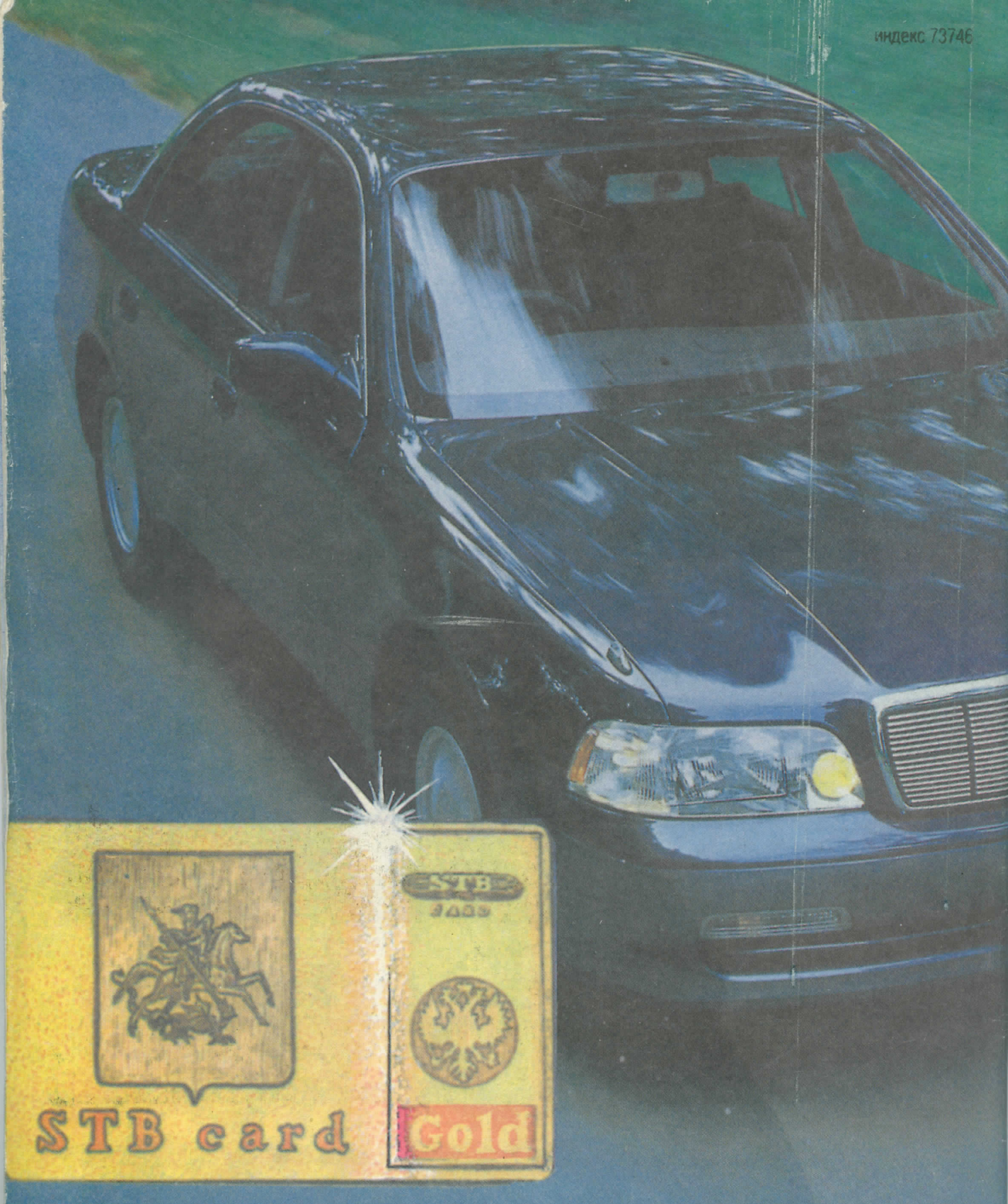
На мировых океанах так же как на автошоссе, нормальных дорогах и в сельском хозяйстве. Почему это именно так? Потому что мы вкладываем все силы в постоянное усовершенствование наших продуктов. Например, новое моторное масло Мобил I. Оно полностью синтетическое, защищает мотор при предельных температурах и предотвращает износ. Более хорошее моторное масло Вы вряд ли найдете. Мобил Ойл

Австрия АГ, Московское представительство, Краснопресненская набережная 12, Офис 504.7,

123610 Москва, Тел.: (095) 253 1000, 253 1364, 253 1880, Факс: (095) 253 1040, Телекс: 411636.

Mobil

Для всего, что движется.



...ВСЁ СВОЁ – ВОЖУ С СОБОЙ!