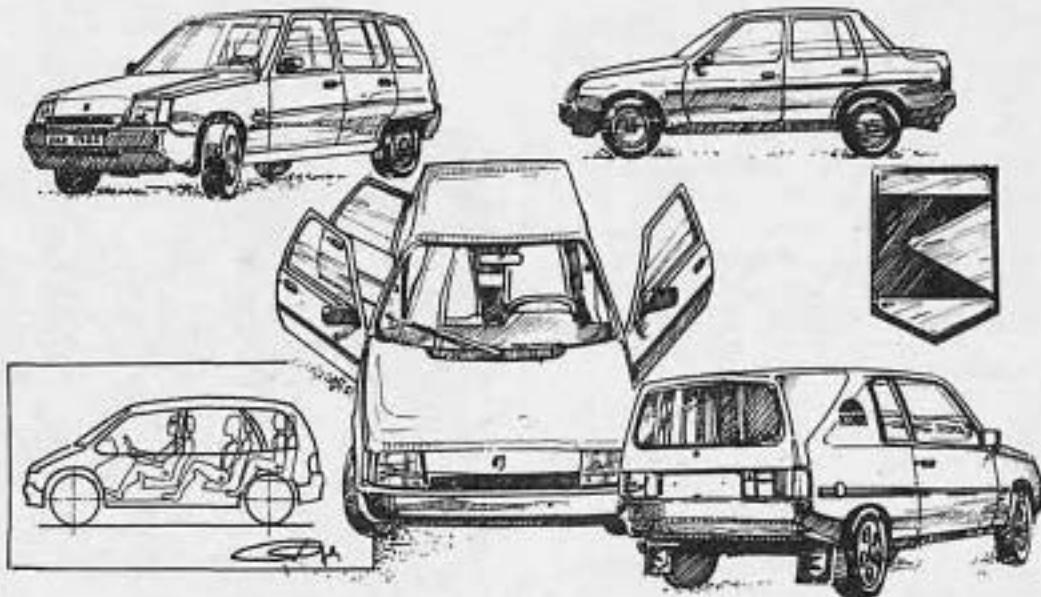


# КОГДА ДОЖДЕМСЯ НОВЫЙ ЗАЗ?

Завод «Коммунар», что в Запорожье, головное предприятие производственного объединения «АвтоЗАЗ», свыше трех десятилетий выпускает легковые машины. Более чем два с половиной миллиона из них находятся в эксплуатации. Причем около 60 тысяч — модели нового поколения — ЗАЗ-1102.

Как будет развиваться производство этих автомобилей, скоро ли появятся новые модели, что сплюшно о дизеле для «Таврии» — все эти вопросы наших читателей мы адресовали новому главному конструктору ПО «АвтоЗАЗ» О. ПАПАШЕВУ.



— Олег Хайруллович, автомобилисты, отмечая, что «Таврия» в целом неплохой и экономичный автомобиль, ратуют за более мощный двигатель для него. Не собираетесь ли вы в ближайшие годы оснастить машину другим мотором?

— Отчего же? Мелитопольский моторный завод создает сейчас целое семейство двигателей, различающихся по мощности и другим показателям с базовой моделью. Кроме того, мы рассчитываем на развитие сотрудничества с одним из предприятий ВПК в республике. Там предполагается по конверсии наладить выпуск легких дизелей, которые подойдут для нашего автомобиля. Таким образом автомобилисты получат моторы на разные вкусы.

— Долго ли вы рассчитываете выпускать «Таврию»?

— Достаточно долго. ЗАЗ-1102 — это наша базовая конструкция. Среди намечаемых к производству ее модификаций — «1105», пятидверная с кузовом «хэтчбек». Затем пойдет «1103», у которой трехобъемный кузов типа «седан»: сейчас «трехобъемники» снова вошли в моду. Но мы видим свою перспективу не только в широком ассортименте кузовов. Скажем, определенные надежды возлагаем и на электромобиль.

— И тоже с кузовом «Таврии»?

— Да. Его дизайн с нашей точки зрения весьма удачен, и отказываться от него нет смысла. Кстати, нашему партнеру по разработке электромобиля, швейцарской фирме «Фридец» именно он понравился больше других. А выбор за рубежом, согласитесь, немалый. Правда, эти элект-

ромобили, выпускаемые мелкосерийно, предназначены только для зарубежного рынка.

Их производство для использования внутри нашей страны не обеспечено комплектующими изделиями, а те, на которые мы могли бы рассчитывать, очень дороги. Немало сложностей и с условиями эксплуатации: мало хороших дорог, отсутствуют пункты зарядки батарей... Все это не позволит в ближайшие годы широко использовать электромобили. Даже если удастся создать хорошую конструкцию, обеспечение источниками питания может выливаться в сложную проблему.

— Не представляю, зачем же тогда вообще работать над электромобилями!

— Во-первых, не станем забывать о запросах внешнего рынка. Во-вторых, во многих странах интенсивно экспериментируют в этом направлении. Так что есть риск отстать. А догонять, согласитесь, всегда труднее. Тем более, что у нас есть курортные районы, например в Крыму, где рано или поздно, ради сохранения уникальной природы нам придется внедрять именно электромобили.

— Олег Хайруллович, в дизайнерском отделе я видел макет микроавтобуса...

— Да, мы разработали такую машину. Думаем выпускать ее партиями по 30—50 тысяч в год. Параллельно проектируем автомобиль повышенной вместимости. Сиденья будут в три ряда, на два и на три места, а всего в его салоне разместятся семеро. Однако не хочу сейчас рассказывать в деталях о каждой модели из нашего «портфеля» — позвольте иметь свои производственные секреты.

Замечу лишь, многое из того, что мы испытываем на опытных образцах перспективных моделей, будем внедрять на серийном ЗАЗ-1102. Мы считаем, что это наиболее рациональный путь. Так что «Таврия», которая пойдет с конвейера, допустим, через два года, — это во многом будет иной автомобиль нежели нынешний.

— А когда, вы думаете, сойдет с конвейера пятидверный ЗАЗ-1105?

— Через два года мы рассчитываем закончить подготовку производства. К этому времени машина пройдет всесторонние испытания. Надеемся, что с 1995 года начнется серийное производство. Следом за ней пойдет унифицированный с пятидверным четырехдверным ЗАЗ-1103 с трехобъемным кузовом. По планам это должно произойти в 1998 году. К этому времени хотим освоить производственные мощности на новой промплощадке, в районе поселка Леваневского. Там будет построен автосборочный завод. Новый. Он и начнет свое существование с выпуска нового автомобиля.

— Сколько их будут там изготавливать?

— Рассчитываем на триста тысяч в год.

— А на старой площадке, ныне действующей?

— В 1992 году должны выйти на производительность 150 тысяч автомобилей. Но если удастся провести реконструкцию, а такие надежды сейчас есть, то можно давать и 200—250 тысяч автомобилей, преимущественно «таврий». Правда, произойдет это в 1994 году или даже позже.