



ЗАПОРОЖСКИЙ ФЕЙЕРВЕРК

Целым залпом новых моделей и вариантов отметил свое 130-летие Запорожский автомобильный. Завод с давними традициями ныне стал крупнейшим по объему производства среди автомобильных предприятий Украины (напомним: здесь действуют также КраЗ, ЛАЗ, ЛуАЗ и другие). Историю свою он ведет с 1863 года, когда немецкий предприниматель А. Копп наладил в Александровске (так назывался город до 1921 года) изготовление сельскохозяйственных орудий и машин. Дело приобрело размах: в 1912 году был отмечен своеобразный рекорд — сборка стотысячной жатки.

А через девять лет из ворот бывшего завода Коппа и Унгера вышел первый... «Запорожец». Правда, это был трехколесный трактор. Но его производство не получило развития: здесь продолжали делать сельхозмашины, причем с 1930 года — наиболее сложные, комбайны. Ну, а завод стал называться в духе времени — «Коммунар».

В 1958-м к этому названию добавились слова «Запорожский автомобильный», завод перепрофилировали на производство микролитражек. Первый серийный ЗАЗ-965 сошел с конвейера в сентябре 1960 года.

Дела минувших дней, хотя нет-нет

да и мелькнет еще тот неумирающий «Запорожец». Но в моде нынче другие машины — переднеприводные «таврии». Базовую, с кузовом «хэтчбек» читатели уже неплохо знают. А за последнее время конструкторы ЗАЗа разработали целый ряд интересных, с точки зрения потребителя, модификаций (опытные образцы), которые впервые были широко показаны в этом году. Вариации на тему «Таврии» весной можно было увидеть в Киеве, на выставке «Автомобилестроение Украины»-93, а летом — в Москве, на Первом Российском автомобильном салоне.

Киевляне с изумлением рассматривали перспективную модель ЗАЗ-1106 (ориентир для серийного выпуска — 1998 год). Правда, пока на выставке стоял выполненный в натуральную величину пластилиновый макет. Наш журнал его представлял читателям (ЗР, 1992, № 3).

В числе серийных образцов «Таврии» была основная модификация ЗАЗ-110216, выпускаемая с 1992 года, а также ЗАЗ-11021 в исполнении «люкс». У последней — новая, более современная панель приборов, рулевое колесо с четырьмя спицами, ремни безопасности как у передних, так и у задних сидений.

Обе машины — с трехдверными кузовами типа «хэтчбек», хорошо нам знакомыми.

Зато все еще в новинку ЗАЗ-11024 с остроумно задуманным кузовом «универсал» (ЗР, 1992, № 8). В его основе — тот же хэтчбек, а третья дверь сделана, если так можно выразиться, «горбатой», так что задняя стенка кузова стала почти отвесной, и это позволило несколько увеличить объем грузового отсека. Очень практичное решение, идею которого приписывают В. Стещенко, много лет работавшему главным конструктором ЗАЗа. Кстати, за рубежом такие решения еще не встречались. Выпуск этой разновидности «Таврии» малыми партиями начат в 1991 году. Она тяжелее хэтчбека всего на 33 кг.

Излишне говорить, сколь дефицитны в нашем транспортном хозяйстве легкие пикапы и развозные фургоны. Заслуживает похвалы инициатива конструкторов, спроектировавших пикап ЗАЗ-1305 и на его базе — фургон ЗАЗ-110251 с высокой крышей (наподобие ижевского «каблучка»). Пикап рассчитан на перевозку 300 килограммов груза. Открытая грузовая платформа не делает несущий кузов прочней и жестче (нет панели крыши и стоек, замыкающих его силовую схему), поэтому пришлось ввести различные усилители, бруссы. В результате снаряженная масса пикапа возросла до 780 кг (против 727 у базовой модели). Еще одна грузовая модификация — шасси ЗАЗ-1306. У него сохранена передняя половина базовой модели, а задняя часть со вспомогательной рамой несколько удлинена в расчете на установку различных специализированных кузовов: цельнометаллической платформы, изотермического фургона и других.

Рядом с «рабочими лошадками» — машины, скорее рассчитанные на поездки в часы досуга. ЗАЗ-110260 — задняя часть кузова снабжена матер-

На фото сверху: пятидверный ЗАЗ-1105 — модель ближайшего будущего. Внизу: опытный образец пикапа ЗАЗ-1305 на 300 кг груза и седан ЗАЗ-1103, который планируют осваивать в 1995 году.

Фото В. Князева



чатый тентом (ЗР, 1993, № 4). Этот автомобиль — кабриолет, который делают в Греции, — на 33 килограмма тяжелее хэтчбека. Необычен ЗАЗ-1109 — электромобиль с 12-киловаттным двигателем и запасом хода 80—120 км. Отрадно, что и в полку «таврий» появились машины такого экологического, «курортного» направления.

А чуть в стороне на московской выставке стояла «Таврия» с двигателем «Фольксваген-Поло» (1272 см³, 54 л. с./40 кВт при 5000 об/мин). Еще одно «секретное оружие» для экспорта? Да нет, немецкая фирма, похоже, не собирается поставлять моторы потенциальному конкуренту. Тем, кого это огорчит, сообщим в утешение, что базовая модель «Таврии» с двигателем МеМЗ-245 (1091 см³, 53 л. с./39 кВт при 5500 об/мин) расходует на 10—12 % меньше топлива, чем с «фольксвагеновским» мотором. На скорости 90 км/ч — 4,6 л/100 км против 5,2, на 120—6,6 (7,3), в условном городском цикле — 6,8 против 8,3. В активе немецкого мотора — больший крутящий момент и, конечно, стабильное качество, которым, увы, не может похвастаться МеМЗ.

Надеясь в будущем опереться на более крепкого партнера, ЗАЗ проводит сравнительные испытания разных двигателей. Интересно, не пробовал ли он встроить в «Таврию» какой-нибудь иноземный дизель? Например, 1400-кубовый «Ситроен-TUD3-Z» (53 л. с./39 кВт при 5000 об/мин), который ставят на одну из модификаций «Ситроена-АХ». Почему мы подумали о

нем? Да потому, что это самая экономичная в мире легковая машина. С таким дизелем она расходует на трех стандартных режимах 3,3; 4,8 и 4,5 л/100 км! Но, может быть, ЗАЗ в содружестве с неведомым «почтовым ящиком» разработал еще более экономичный дизель? О таком альянсе не только заводчане поговаривают.

Если «неродной» двигатель примет не каждый, то мимо машины с новым кузовом не пройдет никто. Завод показал две очень интересные разновидности «Таврии». Глядя на пятидверный универсал ЗАЗ-1105, удивляемся, как конструкторам удалось разместить в боковинах по две двери и сделать кузов таким вместительным. Но, оказывается, многие панели кузова у ЗАЗ-1102 и ЗАЗ-1105 не унифицированы. У них различаются по размерам крыши, двери, боковины (в них проемы другой формы под более короткие двери), а также обвязочные брусья кузова.

Нынче наш потребитель несколько огорчен тем, что заводы предлагают ему новые легковые модели только с трех- или пятидверными кузовами: «хэтчбек», «комби» или «универсал». Теперь он с восторгом смотрит на любой седан: ВАЗ-21099 сразу вызвал обостренный интерес. Поэтому с таким любопытством разглядывали на выставке в Москве четырехдверный седан ЗАЗ-1103. Эта машина с багажником, отделенным от салона, длиннее базовой модели (3904 мм против 3708) и несколько тяжелее (790 кг против 727). С тем же двигателем МеМЗ-245

она развивает скорость до 145 км/ч (как ЗАЗ-1102), но «аппетит» у нее побольше: 5,0/7,0/7,2 л/100 км.

Но на расход топлива посетители запорожского стенда мало обращали внимания. Больше волновали сроки освоения новых машин, когда купить, где купить... Под краткой характеристикой ЗАЗ-1103 значилось «1995 год». Что касается пятидверного универсала, то завод намерен уже в первой половине 1994 года начать его выпуск. Понимаем: в реформируемой экономике плановые даты значат еще меньше, чем в «социалистической», но сроки названы, а мы постараемся информировать читателей об осуществлении планов.

Возможно, некоторый оптимизм вам придадут сведения о том, как развивается производство переднеприводных «таврий». Если в 1991 году из 139 070 автомобилей, собранных на ЗАЗе, 41 832 были нового семейства, то в 1992 году доля «таврий» возросла: 53 027 из 132 540 машин (то есть 40 %). План выпуска на нынешний год соответственно 145 000 и 75 000 машин: соотношение в пользу новой модели.

Заводчане, показавшие нынче чуть не десяток опытных образцов на базе «Таврии», словно стараются убедить: не за горами время, когда на смену «Запорожцу» придет не просто новая модель — придет целое семейство, в котором каждый сможет выбрать себе самый подходящий вариант. Жизнь сделала нас скептиками, но все-таки увидеть новые машины в серии так хочется...

Л. ШУГУРОВ

НЕМНОГО СТАТИСТИКИ

Публикуемые ниже данные касаются того, какие легковые автомобили наиболее популярны в странах Скандинавии, а также в тех европейских странах, где нет собственного автомобилестроения.

Сбыт легковых автомобилей на рынке той или иной страны во многом зависит от мер политико-экономического характера, благоприятных для одних импортеров и неблагоприятных для других. Поэтому в малых странах Европы, как правило, не имеющих автомобильного производства, вкусы покупателей довольно разнообразны. В 1992 году в этих странах из общего количества проданных легковых машин на наиболее популярные марки приходилась следующая доля, в процентах.

Как видите, в такой «автомобильной» скандинавской стра-

не, как Швеция, доля импортных машин значительно превышает количество местных марок «Волво» и СААБ.

Очевидно, это вызвано тем,

что «Волво» и СААБ слишком дороги для того, чтобы иметь массовое распространение среди покупателей со средними доходами.

Примерно такая же ситуация в Финляндии, где действует небольшое сборочное производство автомобилей СААБ и «Опель».

