

Владимир Губа:

ПРОЕКТ "КАЛИНА" ПОЛУЧАЕТСЯ. НА ПОДХОДЕ ВАЗ-2170

Главный конструктор АВТОВАЗа Владимир ГУБА рассказывает о работах по совершенствованию выпускаемой продукции и о разработках новых моделей и модификаций:

— Основная задача для нас в этом году — постановка на производство "Калины". В феврале была закончена сборка первой серии предпилотных автомобилей, в апреле планируется сборка первой пилотной серии. То есть идет последовательное приближение к окончательному виду конструкции автомобиля. Кроме апрельского "пилота", планируется выпуск еще двух пилотных серий, и в сентябре мы должны начать производство автомобиля, уже на 90% соответствующего документации. Нам предстоит еще провести летние испытания ряда узлов. На "Калине" будет использована стандартная комплектация электрическим усилителем рулевого управления. Это новый для нас узел, который впервые в стране будет монтироваться серийно. Должны пройти его ресурсные испытания на надежность и долговечность. В целом могу сказать, что проект "Калина" получается и назначенные сроки будут выдержаны.

На смену ВАЗ-2110, с начала производства которого в этом году исполняется 8 лет, готовится прийти ВАЗ-2170. Это глубокая модернизация "десятого" семейства. Принципиальная новизна "семидесятки" заключается в обновленном внешнем виде. На ней будет использована новая светотехника, открытые колесные арки, колеса несколько большего размера, новая форма капота, передних и задних крыльев, обтекателей порогов, фар и задних фонарей. В целом багажник этой модели будет более облегченным по сравнению с "десяткой". Произойдут и серьезные обновления ин-

терьера. Кроме того, будет установлен рулевой механизм с электроусилителем, улучшенные тормоза, модернизированный двигатель 1,6 литра. Сейчас мы ведем работы по существенному повышению мощности двигателя и крутящего момента с тем, чтобы уровень удельной мощности двигателя был приближен к зарубежным аналогам. Планируется оснащение модели подушками безопасности водителя и пассажира, боковая защита. К тому же этот автомобиль спроектирован с помощью компьютерных технологий, и это, конечно, повышает уровень качества сопряжения элементов конструкции, по сравнению с моделями, разработанными с помощью традиционных, "бумажных", методов проектирования. Начало выпуска ВАЗ-2170 намечено на конец 2005 года.

Кроме этих новинок, мы ведем работы по совершенствованию выпускаемых автомобилей. В этом году должно быть утверждено постановление правительства о введении норм токсичности, соответствующих стандарту Евро-2. Это значит, что все автомобили должны быть оборудованы системами впрыска и нейтрализаторами. Завод провел серьезную подготовку, и в этом году до октября мы должны полностью оснастить автомобили этими узлами.

Также в 2004 году в семействе "десятки" появится новый двигатель 1,6 литра с улучшенной мощностью, крутящим моментом и сниженными показателями токсичности. Двигатель прошел омологацию и допущен для использования на территории России и Европы. С февраля мы начали производство экспортного варианта автомобиля ВАЗ-2110, который отвечает последним европейским требованиям по безопасности. На сегодня мы выполнили требования по фронтальному удару. В этом году планируется

оснастить экспортный вариант модели и подушкой безопасности, так как это серьезный психологический момент для покупателей.

Кроме текущей работы, есть ряд работ по совершенствованию классических моделей. До тех пор, пока они пользуются спросом в России, мы будем их производить. Конечно, современным европейским требованиям они не отвечают, но вот российским — полностью. В Европе автомобилей дешевле 8 тысяч долларов не существует. На автомобильном рынке России АВТОВАЗ единственный, кто может производить автомобиль дешевле 4 тысяч долларов.

Ценовая ниша от 3,5 до 7 тысяч долларов будет нами занята до тех пор, пока будет существовать стабильный спрос на эти автомобили.

Мы делаем все, чтобы наши автомобили оставались доступными для широких слоев населения и в то же время обеспечивали достаточный комфорт, безопасность и экономичность.

Мы ведем и перспективные разработки. Имеется в виду модель ВАЗ-2116 класса "С". Уже подготовлено предложение по дизайну, конструкции, изготовлен демонстрационный образец. В этом году мы покажем его общественности, как только будет принято решение заводского комитета по стратегии о дальнейшем развитии этого направления. Также продолжается работа по проекту автомобиля особо малого класса "Ока-2". В этом году появился прототип, и мы приступили к испытаниям автомобиля. "Ока-2" будет увеличен по размеру и, соответственно, улучшен по потребительским качествам и комфорту. Сейчас нами активно ведутся поиски альтернативного силового агрегата для этой модели. Рассматривается двигатель "Таврии" объемом 1,1 и 1,3 литра и "Дэу". Правительство Татарстана заинтересовано в расширении производства, которое существует при "КАМАЗе", и мы рассчитываем, что этот автомобиль будет производиться и на Серпуховском автомобильном заводе.

Продолжение на 2-й стр.



Самый дальний поиск — это спроектированный на базе "Лады-2111" автомобиль "Лада-Антэл-2", оснащенный энергоустановкой на топливных элементах, где идет процесс без сгорания и, соответственно, без выброса в атмосферу вредных составляющих. Эти работы ведутся в содружестве с российскими учеными, которые ранее занимались созданием аналогичных устройств для космических станций, подводных лодок и других военно-промышленных разработок.

Также мы решаем целый ряд задач, связанных с внедрением новых материалов, а именно: ищем новые, более дешевые, но не менее надежные материалы для производства автомобилей и замены импортных материалов.

— Что вас удивило на Женевском автосалоне?

— Удивило, конечно, разнообразие представленных моделей, двигателей, дизайнерских решений. Европа насыщена автомобилями, и идет борьба за потребителя. Каждый завод представляет целую гамму автомобилей, начиная от микроавто и заканчивая моделями представительского класса. Несмотря на то, что мы не выставляли особых новинок, кроме "Лада-Антэл-2" и "Лада-Революшн", на вазовском стенде посетители находились с утра до вечера. Наши автомобили были привлекательны ценой и хорошим качеством изготовления. "Десятое" семейство было представлено в комплектации Евро-3. По оснащению наши "десятки" не отличались от европейских автомобилей. Значительный интерес был к универсалу "Лада-2111", так как при доступной цене и хорошем качестве он еще и довольно вместителен.

— Вам как конструктору какой автомобиль понравился?

— Как конструктору мне нравятся корейские автомобили, поскольку у них есть, что перенять, и по цене они стоят к нам ближе всех остальных моделей.

— На Женевском автосалоне были высказаны предположения, что автомобили на топливных элементах получат в Европе бурное развитие в ближайшее десятилетие. Намерен ли АВТОВАЗ продолжать свои разработки в этой области?

— Широкое освоение, в том числе и в Европе, планируется не раньше 2020 года, поскольку стоимость киловатта энергии, получаемого на автомобилях с топливными элементами, стоит порядка 500 долларов. Эти работы ведутся на дальнюю перспективу, когда будут исчерпаны органические источники энергии — нефть, газ и другие виды топлива, и в надежде на то, что будет получен экономичный способ добычи водорода.



— Разработка проекта "Лада-Антэл-2" ведется только за счет бюджета Волжского автозавода, или на подходе уже какие-то государственные программы?

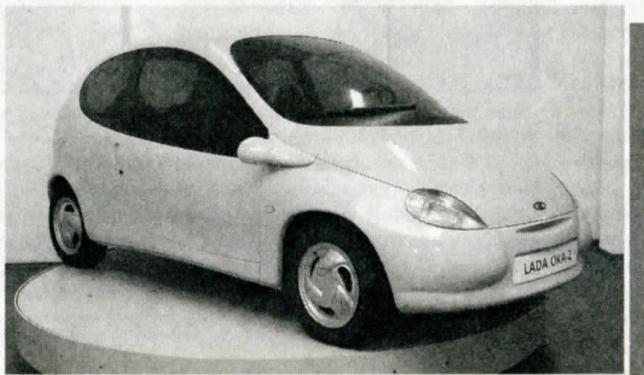
— Все работы до настоящего времени велись за счет ВАЗа и при поддержке аэрокосмических институтов.

— В каком направлении идет работа по "Калине" в целом и, в частности, по электроусилителю руля?

— С этим узлом мы работаем около трех лет. Естественно, сказать, что он полностью подготовлен для запуска в серийное производство, еще нельзя, но уже в апреле мы выходим на ресурсные испытания, а на май намечены приемочные испытания. Нами достигнут уровень, когда можно говорить о надежности этого узла и возможности его применения в серийном производстве. Ведущий разработчик электроусилителя — махачкалинское объединение "Авиаагрегат". Ими разработаны уникальный двигатель, система управления и редуктор для электроусилителя.

— Где будут изготавливаться пресс-формы для кузовных элементов проекта ВАЗ-2170?

— Учитывая достаточно сжатые сроки и то, что мы одновременно ведем работы по "Калине", к изготовлению штамповой оснастки и пресс-форм привлечены зарубежные фирмы Японии, Испании и Украины.



— Какова будет приблизительная стоимость ВАЗ-2116 и с какими автомобилями в этой нише он будет конкурировать?

— ВАЗ-2116 — это пока концепция. Он находится в классе "С", там же, где и "Фольксваген-Гольф", "Тойота-Королла", "Пежо-306", "Ниссан-Алмера". Это автомобиль длиной примерно 4,5 метра, с увеличенной базой до 2600 мм. Ценовой уровень от 8,5 до 10 тысяч долларов. Для ВАЗ-2116 мы ведем разработки новой линейки двигателей, потому что ориентировочно в 2010 году будут внедрены требования Евро-5 и ограничения по выбросам в атмосферу углекислого газа — не окиси углерода, как сейчас, а CO₂. Эти ограничения диктуют повышенные требования к эффективности работы двигателя, аэродинамике и массе автомобиля.

— Ведутся ли работы по монотопливному двигателю?

— Да, работы начались. В монотопливном двигателе в качестве основного топлива используется сжатый газ, а бензин является резервным источником. Такой подход позволяет повысить мощность двигателя, его ресурс, уменьшить выбросы. Не случайно это направление в Европе достаточно популярно. Кроме того, для зарядки бака может быть использован и более дешевый бытовой газ.



— Ведутся ли разработки двигателя на дизельном топливе?

— В Европе дизельные двигатели по своим мощностным показателям уже превосходят бензиновые и применяются не только на экономичных автомобилях, но и на БМВ и "Мерседесах". Дизельные двигатели для "четверок" и "пятерок" ВАЗ производит в ограниченном количестве на заводе "БарнаулТрансмаш". В этом году по договору мы должны сделать двигатель объемом 1,8 литра с турбонаддувом для "Нивы". О возможности кооперации в проектировании и производстве таких двигателей мы ведем переговоры с фирмами, которые специализируются на производстве дизельных двигателей. Это "Пежо" и "Тойота".

— Какие задачи стоят перед конструкторами относительно внедорожников?

— Наши намерения по проектированию и производству полноприводных легковых автомобилей жестко оговорены контрактом с "GM-AVTOVAZ". Тем не менее в планах есть варианты модернизации как ВАЗ-2123, так и линии "Нив". Мы считаем, что простой и относительно дешевый внедорожник в России необходим.

— Что ожидает проект "Лада-Революшн"?

— Этот проект разрабатывался в рамках рекламно-имиджевой политики, он используется для привлечения внимания к торговой марке "Лада" и развивается несколько обособленно от основных наших направлений. Тем не менее мы следим и участвуем в этих работах.

— Есть ли у АВТОВАЗа намерение выйти в ценовую нишу 15—20 тысяч долларов?

— Этот уровень требует либо индивидуального производства, либо мелкосерийного производства на высоком уровне. Самостоятельно заводу не обеспечить собственное производство в относительно малых объемах.

— Не планируется ли создание технопарка на площадях НТЦ?

— При АВТОВАЗе уже организовано акционерное общество "Технопарк". Он объединит вокруг завода сеть поставщиков комплектующих изделий и компонентов, которые, во-первых, будут производить часть продукции и разгружать таким образом производственные мощности завода. Во-вторых, сюда будут привлекаться поставщики с новыми технологиями и, в-третьих, поставщики "первого уровня", то есть те, кто сможет участвовать в непосредственной разработке комплектующих изделий и компонентов с начала производства автомобиля.