

"ШЕСТЕРКА" ПЕРЕЕЗЖАЕТ

РосЛада

В Сызрани рождается
новый автозавод. Пока

здесь собирают
"шестерки",
а в перспективе, возможно,
и другие автомобили.

СЫЗРАНЬ – ГОРОД ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЫЙ

Сейчас на "РосЛаде" (такое название получило предприятие) действует только два цеха – склад и корпус постовой сборки с несколькими подъемниками, где собирают 24 машины в день. "В конце зимы, – говорит Михаил Блохин, директор "РосЛады", – пустим первую очередь конвейера, приспособленного для быстрой смены сборочных моделей. Он будет состоять из двух частей – напольной и подвесной, и детали его уже монтируются".

Еще через полгода вступят в строй цех сварки кузовов и цех окраски. Конечная мощность завода (не меньше 50 тысяч автомобилей в год) будет привязана к возможностям окрасочной линии. Выпуск же "шестерок" на ВАЗе будет сокращаться, и, в конце концов, "РосЛада" останется единственным их производителем.

Что позволяет надеяться на успех? Издержки ВАЗа на производство "шестерки" сегодня достаточно велики, а чем "РосЛада" лучше?

– Сызрань – одно из самых привлекательных мест для строительства автомобильного завода, – говорит Блохин. – Дороги, как асфальтовые, так и железные, ведут отсюда во все ближайшие крупные города и в три соседние области. К тому же Сызрань расположена в непосредственной близости от вазовских поставщиков комплектующих. Например, завод "Пластик", что делает для ВАЗа приборную панель находится прямо за соседним забором.

От себя добавим, что преимущество этого небольшого поволжского города и в том, что рабочая сила здесь намного дешевле, чем в том же Тольятти, а это обстоятельство сегодня приходится учитывать не только западным производителям, но и нашим, российским. В Сызрани есть и тех-

никум по подготовке автомехаников – значит, труд будет не просто дешевым, но и квалифицированным, что для автопроизводства особенно важно. В дополнение ко всему, в городе достаточно пустующих цехов, где можно развернуть выпуск 50–80 тысяч автомобилей в год.

нения в двигателе: появится центральный впрыск топлива, что позволит забыть о вечных проблемах с карбюратором, улучшить пуск и другие эксплуатационные показатели. Изменения к лучшему коснутся и рулевого управления. При этом цена автомобиля будет не намного выше сегодняшней вазовской, поскольку "РосЛада" – завод небольшой, мобильный и издержки производства здесь, конечно, меньше, чем на машине ВАЗе.

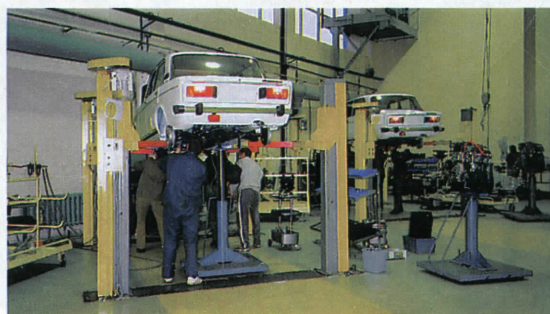
А КАК С ГАРАНТИЕЙ?

В самом деле, как? Ведь "РосЛада" – самостоятельное предприятие, у него нет своих техцентров. Пока сызранские "шестерки" будут обслуживаться на вазовских СТО. Может, это не лучший вариант, поскольку вазовские инженеры по гарантии снискали себе славу специалистов круговой обороны от претензий потребителей. Но время покажет. Если такое решение не будет устраивать "РосЛаду" и покупателей ее продукции – станут искать другое. "А пока, – говорит Михаил Блохин,

– если на СТО с обслуживанием сызранских автомобилей у кого-то возникнут проблемы, пусть звонят напрямую в дирекцию "РосЛады" (телефон указан на последней странице инструкции по эксплуатации "шестерки"). Мы постараемся помочь как можно быстрее".

Отличить сызранский автомобиль от тольяттинского можно по специальной маркировке в виде голограммы с начальными символами Х7Д, означающими первую часть международного кода VIN, присвоенного ЗАО "РосЛада". Переклеить голограмму нельзя – она разрушится при попытке удалить ее.

Мы искренне желаем "РосЛаде" успеха и надеемся рассказать о сызранской "шестерке", попробовав ее в деле.



Конвейер еще не заработал, но сборка идет.

"ШЕСТЕРКА" ХОЧЕТ ПОМОЛОДЕТЬ

"Шестерка" – не только самая давняя, но и самая популярная из всей вазовской "классики" модель, поэтому проблем со сбытом у "РосЛады" на первых порах не предвидится. Однако очевидно, что долгожительница, как и весь остальной заднеприводный ряд, держится на рынке только по причине низкой (по сравнению с иномарками) цены и высокого по отношению к рублю курса доллара. А значит, раньше или позже спрос на нее неминуемо начнет падать, если она останется неизменной.

– Наша цель, – говорит Михаил Блохин, – сделать "шестерку" как можно более привлекательной для потребителя. Заменяем порядком поднадоевший хромированный бампер с "клыками" на более красивую пластиковую обводку. Есть намерение убрать нынешний натяжной потолок и сделать его цельным, утепленным пенопластом и обшитым тканью, как в "десятке". А еще – заменить старые сиденья на более удобные, поставить электростеклоподъемники, другое дополнительное электрооборудование. Ну и, может быть, самое главное – изме-

Кузов и двигатель прибывают с ВАЗа в собранном виде.

