

# Пусть посмотрят итальянцы

Как ни удивительно, именно в Италии, откуда в своем роде „есть-почел“ ВАЗ, меньше всего знают о его сегодняшнем дне. Уже долгие годы Волжский автомобильный не представлял на древней земле Апеннин свою продукцию.

И вот несколько дней назад курс на Рим взял автокараван из Тольятти. Следует поспешать — уже 11 апреля должна открыться международная выставка „Технологии из России“, организованная компаниями „Адаптек“ (Россия) и „Фламмини Групп“ (Италия). Кстати, ФИАТ тесно сотрудничает с „Фламмини Групп“, которая взяла на себя обязательство продвижения российских проектов на западные рынки.

Волжский автомобильный будет представлен на выставке в составе экспозиции Самарской области. Но он покажет здесь уже не „наследство“ ФИАТа, отмеченное, к слову, завидным долголетием, а оригинальные модели, в частности, автомобили ВАЗ-1151 („Гном-электро“), ВАЗ-11511 („Эльф“), ВАЗ-1111 („Электро“) и „Лада-Аэро“ для обслуживания аэродромов.

„Автомобильный ряд“ получит дополнение в виде разработок СКБ РПД — авиационного двигателя ВАЗ-1187, автомобильного роторно-поршневого двигателя.

Тщательно отбирались технологи-

ческие разработки, которые могут заинтересовать итальянских промышленников. В Риме будут показаны роботизированный комплекс лазерной резки, электроды повышенной стойкости для точечной контактной сварки, многоцелевой прибор „Дефотест“ для неразрушающих методов контроля, процессы ионно-плазменной обработки лезвийного и холодноштамповочного инструмента, позволяющие получить новое качество покрытий, технология кратковременного разового нитрокарбонирования... Каждая из этих мало что говорящих непосвященному тем является даже на мировом уровне в своем роде новым шагом в развитии техники.

**А. ШАВРИН.**

# Статистика говорит в пользу электромобилей

Интерес к электромобилям на мировом автомобильном рынке не случаен. Велика потребность в экологически чистом транспорте.

Вазовские специалисты работают в этом направлении не один год. Разработки проектов электромобилей ведутся в генеральном департаменте развития.

Выставочные образцы электромобилей в числе других экспонатов были отправлены недавно в Рим на международную выставку „Технологии из России“.

Интересна предыстория одного из выставочных образцов — электромобиля „Гном-электро“...

В начале 90-х годов конструкторы НТЦ Николай Таздинов, Евгений Лобов и другие молодые специалисты разработали микроавтомобиль „Гном“ — оригинальное произведение автодизайна. Он может стать уникальным вазовской моделью при условии серийного производства.

„Гном-электро“, по сути, является электрической версией автомобиля „Гном“.

Электромобиль ВАЗ-1111Э („Электро“) в свою очередь явился электрической версией автомобиля „Ока“.

Эти оригинальные модели электромобилей разработаны в отделе электромобилей управления проектирования автомобилей генерального департамента развития.

О перспективах разработки и производства электромобилей мы беседуем с начальником отдела электромобилей Сергеем Викторовичем ДОКУЧАЕВЫМ.

— Электромобили, которые создаются в нашем управлении, имеют самый широкий спектр применения, — рассказывает С. В. Докучаев. — Есть грузовые, легковые, прогулочные электромобили...

„Гном-электро“ весьма интересен на европейском рынке. Оснащенный электроприводом, будучи экологически чистым транспортным средством, он может найти свою „нишу“ на мировом рынке и должен быть реализован. Электромобиль удобен в тех случаях, когда нельзя использовать обычный автомобиль: появилось много зеленых зон, где запрещено или ограничено движение автомобилей, работающих на бензине.

Если проект самого „Гнома“ разрабатывался несколько лет, то его электрическая версия была создана довольно быстро. Прежде у нас уже был разработан электропривод, который мы ставим на основную часть наших электромобилей. Адаптировали электропривод и для „Гнома“.

— Если вернуться к выставочным образцам электромобилей, отправленным в Рим, то соответствуют ли они международным стандартам?

— Конечно, соответствуют. Эти электромобили могут выехать на любую, в том числе и европейскую дорогу.

— А что можно сказать об их серийном производстве?

— Налажено опытное серийное производство электромобиля ВАЗ-1111Э на базе автомобиля „Ока“. В этом году мы выпустили 20 электромобилей, а в следующем году планируется выпустить 50 машин. Это уже товарная продукция.

— Какова ее стоимость?

— Электромобиль дорог. Не только у нас, но и за рубежом. По современной статистике электромобиль процентов на 200—300 дороже, чем обычный автомобиль такого же класса.

— С чем же связана цена электромобилей?

— Сегодня электромобили выпускаются в ограниченном количестве. Для того чтобы снизилась цена, необходимо увеличение объемов их производства. Также необходимо развивать инфраструктуру гарантийного обслуживания электромобилей. Все это требует времени и определенных затрат.

Современный автомобильный рынок насчитывает уже десятки тысяч электромобилей. И у нас в стране их тоже покупают. Надо рекламировать электромобили, показывать их преимущества: экологически чистый автомобиль, удобный и надежный в управлении.

— Скажите, если наш российский потребитель, позволивший себе такую роскошь, столкнется с рядом проблем в эксплуатации электромобиля, как он сможет их разрешить?

— Пока еще не создано системы обслуживания электромобилей, но в будущем будут обеспечиваться и гарантийный ремонт, и зарядные станции для электромобилей. Сейчас зарядка батарей производится с помощью бортового зарядного устройства или путем включения в обычную электрическую розетку... Почему всегда возникают сомнения по поводу зарядки батарей и прочего? Электромобиль сам по себе очень надежен. Практически у него нет частей, которые бы ломались, кроме, пожалуй, электроники. Да и та доведена до такой степени совершенства, что отказов в работе электроники практически не бывает.

Сейчас ведутся разработки по ускоренной зарядке батарей электромобилей. В будущем это не будет проблемой.

А в остальном электромобили очень удобны. Управление электромобилем таково, что с ним справится домохозяйка.

— А есть ли зависимость

электромобиля от времени года?

— В электромобилях существует такая проблема, как проблема отопителя. Для того чтобы нагреть салон зимой, требуется много энергии. А на электромобилях ставятся отопители небольшой мощности. В целях экономии электроэнергии.

Конечно, сама проблема запаса электроэнергии, содержащейся в аккумуляторных батареях электромобиля, будет со временем решена. Много разработок существует по источникам энергии для таких устройств.

И к вопросу о пробеге электромобилей. Пробег того же „Гном-электро“ — 90 километров с одной зарядкой. Но давайте снова обратимся к статистике. Она показывает, что 80 процентов транспорта проезжает в день не более ста километров. Эта статистика одинакова как у нас в стране, так и за рубежом.

Вероятно, существует какой-то психологический барьер, ограничивающий доверие потребителей к электромобилям. Срабатывает стереотип: потребителям кажется, что у электромобилей слишком небольшой запас хода.

Но забывают и о другой статистике, говорящей в пользу электромобилей. Загрязнение городов на 60—80 процентов происходит по вине городского автомобильного транспорта. Только электромобили позволяют спасти города от шлейфа выхлопных газов.

В России наш завод является ведущим по производству электромобилей. Вазовские электромобили не раз участвовали в соревнованиях как отечественного, так и международного уровня. Электромобиль „Ока“ побывал в Париже на выставке.

Кроме того, электромобиль „Ока“ участвовал в ралли электромобилей в Монте-Карло и представлялся на европейских автомобильных салонах.

Это плановая работа. И поездка выставочных образцов электромобилей в Рим — тоже плановое мероприятие, которое должно определить для нас интерес зарубежных потребителей. Исходя из этого, можно строить дальнейшие планы.

Конечно, на этом мы не остановимся. Создаются концептуальные модели электромобилей. Все ведущие автомобильные фирмы мира занимаются электромобилями, не жалея средств на их производство.

— Можно ли надеяться, что в ближайшем будущем электромобили появятся на наших дорогах?

— Да, конечно, электромобили будут постепенно входить в ряд обычных транспортных средств.

Беседу вела  
Д. СТУКАНОВА.