

"ДУПЛЕТ"

ЖЕНЕВСКОГО АВТОСАЛОНА

Как известно, в Швейцарии, где с 1 по 11 марта состоялся Женевский автосалон, для АВТОВАЗа произошли неординарные события. Об этом — наш разговор с советником вице-президента по техническому развитию АО "АВТОВАЗ" Г. К. МИРЗОЕВЫМ.

— *Георгий Константинович, как вы оцениваете итоги Женевского автосалона?*

— В Женеве произошло событие, которое было достаточно неожиданным и в то же время давно ожидаемым, — это заявление ведущей мировой автомобильной фирмы "Дженерал Моторс" о создании совместного с АВТОВАЗом предприятия по производству новой "Нивы", что получило отклик во всей мировой прессе. В первый и вто-

рой дни автосалона, когда он был открыт только для журналистов, состоялись пресс-конференции. Причем после первой из них вопросов появилось больше, чем было получено от-



ветов, поскольку "Дженерал Моторс" достаточно конспективно заявил о своих намерениях.

— *Способность что-то недосказывать, наверное, и есть отличительная черта американской прессы. Во время Женевского автосалона в Интернете можно было прочитать статью американского журналиста с таким подзаголовком: "GM доверил бывше-*

му советскому автомобилестроителю выпускать машину под маркой "Шевроле". Ни намек на то, что это оригинальный российский автомобиль "Нива"...

— К счастью, подобных вольностей здесь не допускалось. Американцы честно признались, что этот автомобиль разработан не ими. Кроме того, они сделали исторический экскурс, сказав, что первоначально они не собирались выпускать этот автомобиль на СП. Планировалось выпускать "Опель-Астру". Но все их исследования привели

к тому, что строить предприятие по выпуску своих автомобилей — это безопасное и надежное занятие. По той лишь причине, что себестоимость этого ав-

томобиля, а соответственно, и цена таква, по которой в России их купят всего лишь несколько тысяч человек. Тому пример — попытки создания

совместных автосборочных предприятий в России... Американская сторона совершенно честно и откровенно заявила, что совместное предприятие будет создано именно на базе русской "Нивы". Правда, они не сказали точно, как автомобиль будет называться. Видимо, потому, что в отношениях между сторонами пока что очень много белых пятен.

(Окончание на 2-й стр.)

ет белой-белой...

к. Кто-то называет его Днем дураков, хотя он наступает завтра, поздравить нежны, что среди наших читателей преднадеемся, вы узнаете, где правесь вместе с нами.

Редакция.

"ДУПЛЕТ"

ЖЕНЕВСКОГО

АВТОСАЛОНА

(Окончание. Начало на 1-й стр.)

Со свойственной американцам решительностью они сказали то, что думают, но не то, что согласовано. Именно это и вызвало массу вопросов. И поэтому, когда на следующий день состоялась пресс-конференция ВАЗа, на нее был приглашен вице-президент "GM" господин Дэвид Херман. Вместе с Владимиром Василье-

виновый двигатель, коробку передач. Тогда в итоге что же останется? И это как-то остро воспринималось. Но конференция поставила все точки над "i". Обе стороны сказали так: если нужно будет — поменяем, не нужно — не будем менять, в зависимости от того, на каком рынке будет продаваться и какие требования предъявит рынок к этому автомобилю.

торс" (а в Америке говорят: "Если концерну "GM" хорошо, то и Америке хорошо") открыто заявил, что идет в Россию выпускать совместный автомобиль. Это шаг, который заставляет и других инвесторов задуматься над тем, а стоит ли бояться Россию?

Вторая сторона этого политического аспекта: впервые американский концерн ставит на производство российский автомобиль. Это дань тому, что нас начинают уважать как инженеров, как конструкторов, как автомобилистов. Обычно все было наоборот: Горьковский автозавод начинался с того, что купил у "Форда" ГАЗ-А или ГАЗ-2А, ЗИЛ начинался с выпуска автомобиля АМО-Ф15. ВАЗ начинался с выпуска автомобиля, созданного "ФИАТом".

А здесь создается российско-американское СП, где будет выпускаться наша "Нива". Это впервые.

— **А успех концепт-кара "Родстера" на Женевском автосалоне — это тоже впервые?**

— Дело даже не в этом. С Женевским автосалонем нам просто повезло: мы неожиданно для себя, но очень четко рассчитали, что выставлять, как выставлять и когда. Надо сказать, что в Швейцарии отношение к автомобилям очень жесткое, поскольку у них своих нет, и они могут критиковать кого хочешь и выбирать из кого хочешь. Мы же пропустили два года в Женеве по разным причинам, поэтому возвращение на Женевский автосалон российской автопромышленности в лице АВТОВАЗа было отмечено во всех случаях. Мы никогда много не продавали в Швейцарии, но мы были на этом рынке. И сейчас мы снова туда возвращаемся. Уже в прошлом году были проданы первые сто автомобилей.

Естественно, мы выставили на салоне те автомобили, которыми мы там торгуем. Это семейство "десятки" (к сожалению, не все модели — только "103-я", "11-я" и "12-я") и "Нива" с бензиновым впрысковым двигате-



Дизайнер Михаил Пономарев (на снимке слева) — один из авторов проекта "Родстера"

лем. Чтобы выставить все, у нас там просто не хватало площадей. Тогда мы решили выставить какую-нибудь новинку или "клубничку", которая бы привлекла внимание посетителей дополнительно. И вот тут мы попали в десятку...

Во-первых, на Женевском автосалоне никогда ранее не было изобилия концепт-каров, потому что это достаточно коммерческий салон. А в этом году практически все фирмы выставили концепт-кары, причем некоторые — даже не по одному. И никто им не мешал в этом.

Во-вторых, там было очень много родстеров, и в том числе — среди концепт-каров. Наш концепт-кар "Родстер" сразу же завоевал интерес зрителей, в особенности прекрасной половины...

— **Видимо, затрагивал какие-то струны, присущие женской душе?**

— Да. Знаете, я заметил не только на этом автосалоне, что наши дизайнеры обычно делают автомобиль, который трогает в первую очередь женщин. Так было с "Нивой", "Рапаном", и вот теперь "Родстер". Женщинам такие автомобили нравятся.

Было очень много предложений: "А не продадите ли этот автомобиль?"

— **Значит, есть будущее у нашего "Родстера"?**

— Чтобы было будущее, нужно иметь деньги, потому что этот автомобиль имеет достаточно оригинальный кузов. Он весь оригинальный. Освоение такого кузова стоит больших средств, поэтому прежде всего нужно ответить на вопрос: есть ли смысл тратить на него деньги или нет? Все зависит от того, сколько таких автомобилей купят. Цена, которая называлась там "влет и влет же ухидила", — около 20 тысяч долларов. Такие деньги за такой автомобиль с удовольствием бы отдал тот покупатель.

— **Речь идет о швейцарском покупателе?**

— Европейском. Швейцария ведь

маленькая страна. Из Женевы выехал, и если заблудился, можешь попасть во Францию. Там все очень близко.

— **Разумеется, на автосалон приезжали отовсюду?**

— Да, особенно много посетителей было из Франции, Германии и Италии. А они знают, что такое хороший товар за такие деньги. Ведь "Фестеры" такого типа в долларах стоят соток тысяч, и когда мы называли цифру двадцать, все говорили: "Заверните". Да и в прессе "Родстер" получил очень высокую оценку, попав в число лучших экспонатов Женевского автосалона.

— **Как вы оцениваете в целом участие АВТОВАЗа в этом автосалоне?**

— За всю историю АВТОВАЗа мне запомнилось три автосалона. Первый — в 78-м году в Брюсселе, когда мы впервые выставили "Ниву". И тогда это было гвоздем программы. Именно с того автосалона она шагнула в европейский рынок и уже к 1980-му стала продаваться в таких количествах, в каких ни один автомобиль мира из числа автомобилей повышенной проходимости никогда не продавался. Тогда только в одной Франции за год мы продавали по 4 тысячи автомобилей, в то время как ранее продажи внедорожников всех вместе взятых фирм составляли не более 2,5 тысячи.

Вторым, на мой взгляд, успешным для АВТОВАЗа был Парижский салон 1998 года, где итальянцы выпросили на один день наш "Рапан", чтобы показать его по первой программе итальянского телевидения...

Наконец, Женевский автосалон-2001, где дуэтом прозвучало сразу два метких "выстрела" — "Нива"-2123 и "Родстер". Я считаю, это один из удачных автосалонов для ВАЗа.

Интервью вела
Наталья ПРУЖАНСКАЯ.
Фото пресс-центра
АО "АВТОВАЗ".



Встреча на Женевском автосалоне: председатель совета директоров АО "АВТОВАЗ" Владимир Каданников и легендарный торговый партнер России, почётный президент итальянской компании "Новасидер" Пьеро Саворетти.

вичем Каданниковым они пояснили те недосказанности, которые возникли на первой пресс-конференции.

— **Что, на ваш взгляд, больше всего интересовало мировую журналистскую общественность?**

— Прежде всего вопрос о том, насколько автомобиль сохранится в том виде, в каком его разработали российские конструкторы. Из каких-то побочных источников просочилась информация о применении на этом автомобиле новых агрегатов. Ну, например, дизельного двигателя. Заодно предположили, что поменяют бен-

— **А как вы лично оцениваете это главное событие Женевского автосалона — заявление о создании СП?**

— Это предприятие имеет более политическое и психологическое значение...

— **Нежели материальное?**

— Разумеется, оно снимает некоторую материальную нагрузку с АВТОВАЗа в части подготовки "Нивы", тем самым освобождая дорогу "Калине". Но, на мой взгляд, все же важнее политический и психологический аспекты этого дела. Впервые такой большой концерн "Дженерал Мо-