

# ТАЗпром: за занавесом

АЛЕКСАНДР ХРУЛЕВ, канд. техн. наук, директор фирмы «АБ-Инжиниринг»  
СЕРГЕЙ САМОХИН

**«Все познается в сравнении», — метко заметил Ницше. Прошедший Московский автосалон дал нам прекрасную возможность кое-что сравнить. Сравнение, по Ницше, навеяло несколько мыслей, которые и послужили толчком к написанию этой статьи.**

После посещения автосалона в голове сформировалась не очень оригинальная, но очень пронзительная мысль: в сравнении со всеми без исключения автопроизводителями, от китайцев до мировых грандов автостроения, экспозиция АВТОВАЗа — позор нации! Речь не о количестве квадратных метров или их художественном оформлении, то есть не о форме. С формой у нас все в порядке — нам не привыкать строить потемкинские деревни. Речь о содержании, которого, увы, как не было, так и нет.

Даже Горьковский и Ульяновский автозаводы смотрелись не так убого. В конце концов, их «ГАЗели» и УАЗы — практичные, утилитарные машины, разработанные по большей части самостоятельно и вполне соответствующие своему назначению. Первая — неплохое решение для всевозможных муниципальных служб. Или палочка-выручалочка мелкого бизнеса, которая,

худобедно, служит до тех пор, пока бизнес не окрепнет. Вторая вышла из неприхотливых армейских вездеходов, жизнь которых на театре военных действий измеряется неделями. В остальное время вездеход должен готовиться к своей миссии: регулярно шприцеваться и кра-

■ У истории под названием АВТОВАЗ есть великая тайна, которую не то что «буржуины проклятые», но и мы, рядовые россияне, разгадать не можем.

ситься, изредка совершая небольшие вылазки в окрестностях части. Короче, спрос с них не велик, не велики и амбиции.

Другое дело — продукция АВТОВАЗа, кстати, в настоящее время единственного завода, который массово производит «исконно отечественные» легковые автомобили. Автомобили, которые, по заявлению «вазомейкеров», создаются в расчете на массового российского

потребителя, которые должны быть желанными для миллионов наших сограждан. В то же время «лады» образца 2010 настолько резко контрастируют со всем тем, что сегодня делается на потребу гражданам зарубежных стран, что закрадывается мысль о веземной природе россия — настолько их запросы и чаяния (как их понимают на АВТОВАЗе) необычны.

Характерно, что среди «вазомобилей» нет открыто никудышных моделей, о которых можно сказать «неработающая» или «мертвая». Все они как-то ездят: мотор как-то тарыхтит, колеса и руль как-то крутятся, тормоза как-то тормозят ... Поэтому не будем в сто первый раз цепляться к мелочам: раздраженно напоминать о невразумительном дизайне, безобразной окраске, щелястых кузовах, скрипучей обивке, неработающих стеклоподъемниках — обо всем, за что поделки АВТОВАЗа в народе метко величают «тазами». В конце концов, эти досадные «мелочи» принципиально устранимы. Но...

Интуиция подсказывает, что у этой истории под названием АВТОВАЗ есть некая великая тайна, которую не то что «буржуины проклятые», но и мы, рядовые россияне, разгадать не можем. Эта тайна и есть первопричина, неиссякаемый источник продукци образца в лучшем случае второй половины прошлого века.

## Ретро-экспозиция

Какие «новинки» показал на своей экспозиции наш автогигант? Конечно, представителей самых многочисленных семейств модельного ряда, автомобили Lada Priora и Lada Kalina. Выставочные образцы были буквально напичканы новыми опциями, которые появятся в их комплектации в ближайшем будущем. Самая крутая и с нетерпением ожидаемая покупателями «фишка» — навигационная система ГЛОНАСС/GPS. Правда, ее удастся использовать по прямому назначению только в том случае, если срок развертывания российской спутниковой системы



□ За приоткрывшимся занавесом показались лужок, травка, молодые пастушки...



□ Девушка-модель ненамного старше премьерной модели R-90



«Народный автомобиль» для народа из мегаполисов

в который раз не отложат. Следующая дань современной автомобильной моде — электронная педаль акселератора. Видимо, это первый шаг к пути адаптации вазовских моторов к будущим «евронормам». Помимо этого, «Приора» продемонстрировала свой модернизированный передний бампер и дополнительные указатели поворотов в боковых зеркалах. Ну а «Калина» — целый букет новаций: штатную аудиосистему, парктроник, ветровое стекло с электрообогревом, задние сиденья с подголовниками, систему дистанционного открывания пятой двери и ... окрашенные в цвет кузова дверные ручки.

Посетители экспозиции увидели еще более смелую новинку — двухтопливную модель Priora CNG с

главной отличительной особенностью — полно-размерным топливным баком. Наконец, «бомбой» вазовского «дефиле», подававшейся как мировая премьера, стал автомобиль R90, который позиционируется как бюджетный универсал повышенной вместимости (УПВ). По плану выпуск УПВ начнется через полтора года. Помимо всего этого, ошарашенным посетителям показали улучшенную модель Lada 4x4.

Действительно, было от чего ошарашиться. Особенно если абстрагироваться от непринципиального «улучшайзинга» и припомнить некоторые известные факты биографии участвовавших в показе моделей. Например, сами создатели «Приоры» признают, что их детище построено на платформе хорошо знакомой нам «десятки» и, по сути, представляет собой ее «глубокий рестайлинг». Кстати, одному из авторов впервые посчастливилось увидеть многочисленные прототипы «десятки», будучи на АВТОВАЗе еще в 1987 году. Если учесть, что тогдашняя новинка проектировалась на базе волжского переднеприводного первенца ВАЗ-2108, можно без преувеличения сказать, что «новое» семейство Lada Priora унаследовало платформу образца 1983–1984 годов.

Разработка модели, которая ныне называется «Калина», началась в середине 90-х в рамках проекта AVVA, предусматривавшего создание и массовый выпуск «народного автомобиля».

Прототипом российского народного автомобиля послужила далеко не новая к тому времени версия Opel Corsa, что видно и сейчас невооруженным глазом. Можно понять, почему прототип был не нов или почему от начала проектирования до появления первого серийного экземпляра минуло десятилетие. Непонятно другое — почему для России с ее плохими дорогами и огромными расстояниями в качестве массового автомобиля выбрана машина малого класса. Такие машины предназначены для эксплуатации исключительно в современных мегаполисах. Много ли таких в России? И много ли среди горожан приверженцев АВТОВАЗа? Не нужно быть дипломированным маркетологом, чтобы понять, что для бескрайней российской глубинки нужен автомобиль ближе к среднему классу, вроде канувших в небытие «Москвича-2141» или «Волги». Это вместительные и довольно тяжелые машины, с большими колесами, большим дорожным просветом, более живучими мотором и подвеской. О чем думали те, кто принимал решение о производстве «народного автомоби-

## ■ За сорок лет своего существования автогигант советской эпохи выпустил две по-настоящему новые модели — «восьмерку» да «Ниву».

ля»? Неужели они не учитывали особенности рынка? На эти вопросы мы попытаемся ответить ниже, а пока — продолжим.

Может показаться, что АВТОВАЗ несколько поторопился с премьерой модели R-90 — до запланированного начала производства еще как минимум два года. Но на самом деле премьера этой машины запоздала лет эдак на пять — таков возраст модели Logan MCV, лицензию на производство и дистрибуцию которой АВТОВАЗ приобрел у своего зарубежного акционера, Renault. Ну а сама «логанская» платформа В0 и того старше на пару лет. Значит, премьерная модель, которая, видимо, должна занять место оказавшейся безнадежной «Надежды», — опять-таки клон, и снова не первой свежести. Если к тому же учесть мизерность доли УПВ на российском авторынке (менее 3%), едва ли от «новинки» французского происхождения стоит ожидать коммерческого успеха, сколь-нибудь значимого для прожорливого автогиганта. Скорее, цели у этого проекта иные.

Про новизну «обновленного внедорожника» Lada 4x4 сказать и вовсе нечего. «Автомобиль для председателей колхозов», больше известный нам как «Нива», увидел свет в далеком 1978 году. Минувшие с той поры три десятка лет оказались практически невластными ни над его внешним видом, ни над внутренним устройством. Вот, собственно, и все. И слава богу!

Спасибо организаторам экспозиции за то, что они выставили на подиум не весь ассортимент завода. Окажись там представители старейших, но поныне здравствующих семейств Lada Samara и Lada Classic, краснеть пришлось бы еще больше. Но и так возникло ощущение, что железный занавес, отгораживавший «союз» от остального мира, с распадом советской империи не исчез бесследно — просто схлопнулся до границ «империи АВТОВАЗа». Выставка показала это очень отчетливо.

## Открой тайну, несчастный

Итак, за сорок лет своего существования автогигант советской эпохи выпустил две по-настоящему новые модели — «восьмерку» да «Ниву». Мы даже оставим без внимания то, о чем судачат злые языки: мол, ВАЗ-2108 — тоже не чистокровное советское дитя. Говорят, что зачат он был ФИАТом как итальянский прототип набравшего популярность так называемого Гольф-класса. Посчитав начатое дело «дохлым», итальянские товарищи передали «сырую» документацию советским товарищам.

Те напряглись и (говорят, тоже не без посторонней помощи) довели работу до конца — родили-таки машину, а вместе с ней единственную переднеприводную платформу, которая служит и по сей день. Остальные «вазовские» — разного рода вариации на тему упомянутых моделей и первоначального «эталона» (ВАЗ-2101). Получается, что ВАЗ рождал новое дитя в среднем раз в 20 лет! При этом ни одна модель до сих пор не снята с производства! Ведь, несмотря на неоднократные заявления о прекращении выпуска «классики», она, как и следует по определению, остается бессмертной 40 лет, буквально восставая из пепла, как птица феникс, то тут, то там. В чем причина такой «эпидерсии»?

В поиске ответа давайте вспомним, для чего был построен волжский автогигант. Он был построен для того, чтобы дать сотне-другой миллионов нищих людей потенциальную возможность как-то автомобилизоваться вслед за загнанным Западом. Завод создавался, чтобы десятилетиями выпускать массовый дешевый



Новая Lada 4x4: непреходящие ценности неподвластны безжалостному времени



□ «Зубило» тридцать лет спустя

автомобиль, образно говоря, штамповать одни и те же тазы. О том, чтобы что-то коренным образом менять и обновлять, речи не было. И вообще в «брежние» времена политика партии и правительства диктовала, что для выпуска новых изделий нужно строить новые заводы. Поэтому Госплан не давал предприятиям должных средств на коренное перевооружение существующих производств. Согласно этой политике, для обновления модельного ряда нужно было построить рядом со старым новый ВАЗ, который будет клепать новые тазы. Потом еще один, и так далее, пока в казне есть деньги. Стоит ли удивляться, что автогигант, построенный по этому принципу, продолжает работать так, как и было задумано его создателями, а не так, как следовало бы в современных условиях?

Такой характер предприятия привел к катастрофическим последствиям. Конструкторская школа, созданная на начальном этапе существования завода, развалилась — ее «убил» однообразный поток. Долгие годы единственной заботой менеджеров было постоянное увеличение мощности потока, а не его качественное изменение. Поэтому, например, масса хорошо известных конструктивных недостатков, которыми с рождения страдают вазовские платформы, переползают из модели в модель.

### Дешевкой — по башке

Единственный козырь продукции АВТОВАЗа, который часто пускают в ход радетели за отечественный автопром, — относительно низкая стоимость. Хотя в отношении некоторых моде-



□ Наш народ любит «Жигули»

лей «ладушек» этот аргумент неубедителен (относительно потребительских свойств их цена не кажется низкой), не будем его оспаривать. Радетелям же возразим: дешевизна продукции АВТОВАЗа — это не столько ее преимущество, сколько гибель завода и реальная угроза жизни покупателей.

Вернемся к вопросу о том, почему новый «народный автомобиль» оказался машиной малого класса. Скорее всего, класс «С» оказался АВТОВАЗу просто не по зубам, точнее, не по карману. Покупка документации и прав на производство и сбыт такой модели обошлась бы заводу гораздо дороже, не говоря уже о ее самостоятельной разработке. К примеру, создание новой платформы VW Golf стоило немецкому концерну (где работают в разы эффективнее) в 2,5 млрд евро. Откуда же взять такие деньги предприятию, которое и так постоянно канючит их у государства?

С другой стороны, почему заводу, который ежегодно продает не так уж мало — 700–800 тысяч автомобилей, не хватает денег? Да, конечно: большие расходы на лоббирование

## ■ Дешевизна продукции АВТОВАЗа — это гибель завода и реальная угроза жизни покупателей.

протекционистских законопроектов, гигантские затраты на содержание многочисленного топ-менеджмента и т.д. Но главная причина в том, что завод выпускает дешевые машины — прибыль от их продажи недостаточна, чтобы поставить на поток новую машину. Мало того, что делать ее не на что, так еще и некому. Похоже, совковый характер предприятия истребил не только толковых конструкторов, но и грамотных менеджеров, и ответственных работяг. Смешно думать, что в этой ситуации помогут инъекции жалких десятков миллионов долларов! Пора понять, что беда завода не в недостатке государственного финансирования или низких пошлинах на импортные автомобили.

Низкая цена «вазовских» — это тупик. Всеобщие законы экономики таковы, что дешево невозможно сделать машину, отвечающую современным требованиям по дизайну, комфорту, экономичности, экологии и, главное, безопасности. Обмануть неумолимую экономику нельзя, а лохов-покупателей можно: козырной способ — бесконечно гримировать старье и подавать его как новинку. Так можно прилично сэкономить на исследованиях, разработке новых технических решений или внедрении в конструкцию автомобиля современных систем, агрегатов и узлов стороннего производства.

Очень дешевым может быть только автомобиль архаичной конструкции, который является угрозой обществу! Недавно американцы провели такой эксперимент. Взяли два автомобиля одной модели, один — 59-го, другой — 2009 года выпуска, и провели стандартный краш-тест: столкнули их лоб в лоб. Повреждения оказались такими, что, будь в них вместо манекенов водители и пассажиры, в старой машине они умерли бы мгновенно, а в новой — не получили ни царапины. Такой вот наглядный пример 50-летней эволюции систем безопасности!

Взглянем на отечественные автомобили с этой точки зрения. «Классика» — практически точная копия автомобиля образца 1966 года, какой она и остается по сей день. Кто бы и что ни говорил, эта машина никак не может соответствовать современным требованиям безопасности — в середине 60-х о них знать не знали, и ведать не ведали. Даже если оснастить ее системой SRS, она станет всего лишь «душегубкой с подушкой». Не секрет, что обеспечение безопасности — задача комплексная, которая сегодня решается при проектировании кузова, салона, тормозов,

подвески, электронных систем, отвечающих за устойчивость, управляемость и т.д. И решается мировыми производителями непрерывно, каждые 5–6 лет, при постановке новых моделей на конвейер. Но у нас «собственная гордость» — массовое

производство машины, которой уже минимум лет двадцать как не место на дорогах, опять возобновляется. Делается это, как и в «брежние» времена, с помпой и «по многочисленным просьбам трудящихся». Недалеко от классики ушли и переднеприводные «вазомшины» с конструкцией 30-летней давности — «самары» и «приоры». Говорить о комплексном подходе к безопасности в ту далекую пору также смешно. Справедливости ради надо отдать должное заводчанам, которые целых три десятилетия не сидели сложа руки, а «строили, строили и, наконец, построили» — на «Приоре» появилась-таки подушка безопасности водителя. Правда, только в комплектации «люкс». У «люксовой» «вазокорсы» (которой



□ Нужны комментарии?

исполняется уже двадцать лет) и того круче — подушек две, да еще и АБС, и усилители в боковых дверях. А в остальных изделиях завода, дешевых и потому наиболее «ходовых», за жизнь ездоков отвечают, как и прежде, только трехточечные ремешки.

В то же самое время, как все это безобразие с благословения руководителей государства выпускается ежегодным тиражом в несколько сотен тысяч экземпляров, тут и там трубят о борьбе за безопасность на дорогах, пугают народ статистикой жертв дорожных происшествий, жестоко карают за употребление за рулем валокордина и кефира. Неужели никто из государственных мужей не понимает, что выпускать такие машины далее нельзя? Что ежели убрать их с дорог, пострадавших и погибших в автокатастрофах станет значительно меньше? В конце концов, почему за благоденствие незначительной части наших сограждан, задействованных в производстве и сбыте пресловутых «тазов», мы должны всем миром расплачиваться своими деньгами и жизнями? Не человечнее ли обеспечить их благоденствие другим способом?

## О способах

В свое время американцы прикинули, что в производстве телевизоров они неконкурентоспособны. Поэтому решили понапрасну не тратьте порош — в «штатах» уже давно не производят (и даже не собирают) телевизоры. Импортируют японские, корейские, китайские — и живут припеваючи. Так, может быть, и вовсе отказаться от производства «исконно российского» легкового автомобиля? Нет, мы не призываем сравнивать завод с землей — пусть умные люди придумают, как лучше использовать его производственные мощности. Тому есть немало неплохих примеров.

Один из них — разместившийся на небольшой площадке вблизи бывшего АЗЛК «Автофрамос», который со своим бестселлером Renault Logan не первый год находится в группе лидеров рынка иномарок. Компания доказывает, что предложить российскому потребителю машину из разряда недорогих, но тем не менее весьма достойную с точки зрения безопасности и экологии, вполне реально. И денег с нас не тянет: наоборот, немало вкладывает в российскую экономику и дает работу почти трем тысячам сотрудников. Это вариант предприятия, наибольшая доля капитала которого принадлежит иностранному инвестору (Renault).

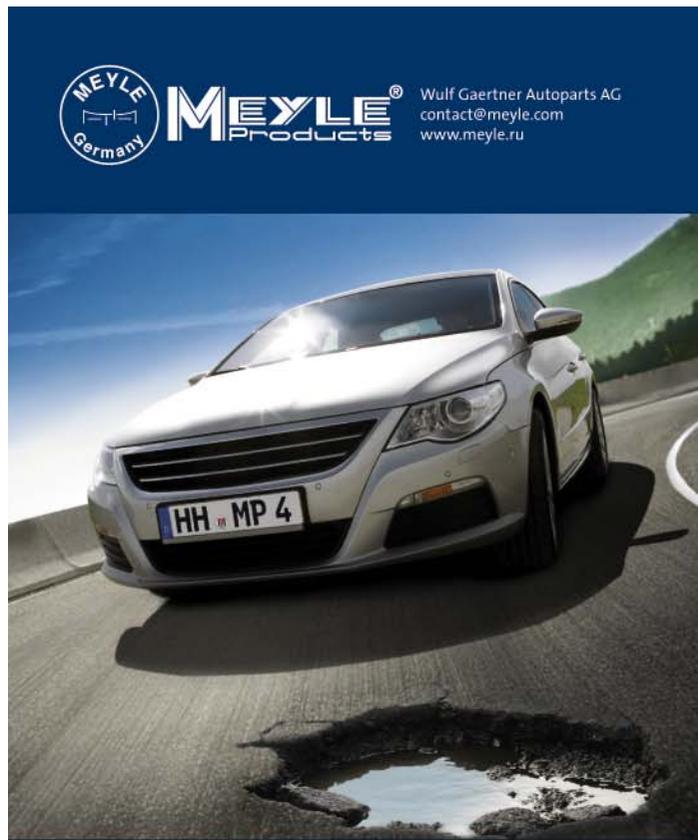
Другой пример — таганрогский завод ТагАЗ, собственником которого является российский инвестор — финансово-промышленная группа «Донинвест». Созданное на базе комбайнового завода предприятие за десять лет освоило лицензионную сборку корейских автомобилей, а в прошлом году выпустило на рынок две модели собственной разработки: легковой автомобиль класса C Tagaz Vega и малотоннажный грузовик Tagaz Master. Для этого компания пошла оригинальным путем — организовала конструкторское бюро ... в Южной Корее! Кстати, увиденные на стенде ТагАЗа многочисленные новые модели и прототипы заставляют думать, что на сегодняшний день это наиболее передовой российский автозавод.

Видно, что современная «экономика без границ» предлагает множество вариантов глубокого реформирования неэффективного производства. Спрашивается, кто или что мешает АВТОВАЗу использовать наиболее подходящий? Развернутый ответ на этот вопрос «потянет» еще на одну статью, что пока не входит в наши планы. А потому ограничимся очередным призывом к тем, кто принимает решения: «Господа, пока не поздно, поднимите занавес!».

**АБС**

Найди в этом номере

Пусть светит!



## Ямы на дорогах? Нет проблем!

MEYLE бросает вызов коварным дорогам

Надежность нашей продукции подтверждена многолетним опытом в производстве запасных частей и совершенной системой контроля качества выпускаемых автокомпонентов.

- > Рулевое управление
- > Система охлаждения
- > Тормозная система
- > Подвеска
- > Ременной привод
- > Фильтры
- > Детали трансмиссии
- > Электрооборудование и датчики

Более подробную информацию о нашей продукции Вы найдёте на сайте [www.meyle.ru](http://www.meyle.ru)

Реклама. Товар сертифицирован



Просто дольше служат.