

За рулем 4 1991



ВАЗ-2109 «Карлота» советско-бельгийской фирмы «Скалдия-Волга». Эта и другие подобные ей модели были показаны на выставке «Автоэкспорта» (см. стр. 2—3)





КОСМЕТИКА НЕ НАШИХ «ЛАД»

По представленным на этом развороте фотографиям читатель, вероятно, догадается, что речь пойдет о косметике для автомобилей в несколько непривычном для нас понимании. Стайлинг — внешнее оформление, вот та новизна, отсутствовавшая на выставке «Легковые автомобили СССР», организованной «Автоэкспорт» на ВДНХ.

Прежде чем рассказать о ней, небольшое отступление. Статистические данные, ежегодно публикуемые в сборнике «Внешние экономические связи СССР», говорят о том, что экспорт советских легковых автомобилей в зарубежные страны с каждым годом увеличивается (с 1987 по 1989 год — на 35 600 штук). Причем общее количество вывозимых за границу машин возрастает не только благодаря расширению их сбыта на рынках восточноевропейских и развивающихся государств. В Бельгии, Дании, Италии, Германии, где число автомобилей личного пользования достаточно велико, также есть спрос на советскую технику. Но какая же продукция советских автомобильных заводов может достойно конкурировать с западными аналогами?

Для ответа на этот вопрос вернемся в выставочный зал. Основу экспозиции составили сияющие яркими красками и приковывающие к себе внимание вазовские «восьмерки»,

«девятки» и «нивы». Кузова автомобилей доработаны зарубежными предприятиями, точнее, акционерными обществами, имеющими объединенные с «автоэкспортским» капиталы. Зная не понаслышке конъюнктуру на местных рынках, они помогают выгодно подавать и, судя по статистике, умело продавать советские автомобили. Дело это непростое. Западный потребитель предъявляет к внешнему виду товара очень строгие требования, поэтому все поступающие из СССР автомобили должны идти в ногу с модой.

Зарубежные партнеры «Автоэкспорта» рассчитывают, как правило, на свои силы, ведь тех редких и скучных конструктивных и стилистических изменений, носимых в модели на отечественных автозаводах (хотя уместнее говорить в данном случае лишь о ВАЗе, продукция которого составляет львиную долю экспорта советских легковых машин), все чаще оказывается недостаточно для привлечения покупателей.

Выставочные серийные «лады», прошедшие фирменный «косметический ремонт», — пример того, какими доступными средствами можно добиться современного автомобильного дизайна. Замена подлежат всего несколько кузовных деталей, но они придают всем моделям свежесть и оригинальность. Как выигрывает

1. «ВАЗ-21081-кабрио» создан на советско-германском предприятии «Дойче-Лада». Сохранена передняя часть стальной крыши со стойками. Отстегивающийся тент в задней части кузова делает автомобиль полуоткрытым. Для вентиляции пятиместного салона в крыше предусмотрен люк. Автомобиль оснащен двигателем рабочим объемом 1281 см³, который может быть оборудован каталитическим нейтрализатором.

внешний вид «восьмерок» и «девяток» от нового оформления решеток радиаторов! Наиболее запоминающийся — ВАЗ-21083 (работа финской фирмы «Конела») с цельной решеткой радиатора и спойлером, плавно соединяющимся с бампером. «Конела», как и «Дойче-Лада», «Скалдия-Волга», устанавливает на автомобили для улучшения обтекаемости и устойчивости на больших скоростях спойлеры на двери задка и под задним бампером, последний выполняет к тому же функцию брызговиков. Привлекательность вносят пластмассовые накладки, выкрашенные в цвет кузова, различные диски колес, блок-фары и, конечно, исключительно чистая окраска эмалью с «металлическим» эффектом. Можно выбрать машину с люком в крыше, затемненными зеркалами заднего вида, омывателями заднего стекла. Сиденья, двери, боковины кузова обиты приятными на ощупь тканями и кожей.

Из всего перечисленного ясно, что новое оформление советских автомобилей (не считая тщательную доводку всех агрегатов и узлов) обходится фирмам не слишком дорого. Единственная модель из всех представленных, требующая основательных кузовных работ, — «ВАЗ-2108-кабрио». Но чего не сделаешь ради моды — открытые машины в Европе ныне пользуются спросом.

«Автоэкспорт» предлагает экспортные машины и соотечественникам. Только желающим ездить на таких красивых надежных «ладах» придется расплатиться валютой. И немалой. Показанный на обложке журнала ВАЗ-2109 фирмы «Карлота» стоит 9100 долларов США. Цены на другие «облагороженные» модели также высокие.

Понять «Автоэкспорт» и его зарубежных партнеров нетрудно. За рубли они продавать не привыкли. Но почему бы тому же ВАЗу не учесть опыт небольших западных предприятий и не начать серийное производство привлекательных моделей с разнообразными типами кузовов, комплектацией, которые за советские деньги попадут в руки советских владельцев. Верится, такое время когда-нибудь настанет и они смогут купить то, что было представлено на выставке как «легковые автомобили СССР».

С. ДОРОФЕЕВ
Фото В. Князева
и А. Садовникова



2—3. Советско-норвежское акционерное общество «Конела-Норге-Бил» объектом усовершенствования избрало «Ладу-Ниву». Две представленные модели выгодно отличаются от заводского ВАЗ-2121. В первой, кроме надстроенной крыши, еще и складывающиеся задние сиденья, что позволяет увеличить багажное отделение и массу перевозимого груза



за (до 260 кг). Вторая «Нива» отвечает повышенным потребительским запросам. У нее люк в крыше, литые из алюминиевого сплава колеса, резиновые молдинги вдоль кузова, омыватель заднего стекла, антикоррозионные вставки в колесных нишах и вдоль порогов кузова. На обоих моделях — тормозные системы с усилителем.

4—7. Установка разнообразных бамперов, декоративных колпаков колес, облицовок радиаторов, накладок и обтекателей делает каждую заводскую модель привлекательной и запоминающейся. На снимках: ВАЗ-21083 и «21093» фирмы «Конела», ВАЗ-2108 фирмы «Карлота», «ВАЗ-21093-найт» фирмы «Дойче-Лада».

