

Двигателей у нас всегда выпускали меньше, чем требовали сборочные заводы. Но, похоже, положение может в корне измениться.



Мощности Заволжского моторного завода загружены пока лишь на треть.

Производство моторов для отечественных легковых автомобилей в последние десять лет сосредоточилось в трех местах: на АВТОВАЗе, ЗМЗ (Заволжский моторный завод) и УМЗ (Ульяновский моторный завод). Уфимский моторный приказал долго жить, а новых проектов не случилось.

ВНИЗ ПО ВОЛГЕ

АВТОВАЗ производит семь моделей моторов объемом 1,4–1,7 л (72–98 л.с.) для комплектации 14 моделей автомобилей «Лада» и «Шевроле» (нормы токсичности Евро-3 или Евро-4). Моторные цеха теоретически рассчитаны на выпуск свыше 1 млн. двигателей! Только это на бумаге, а в реальной жизни делают гораздо меньше – даже на выпускаемые здесь машины не хватает.

Дело в том, что старое моторное производство рассчитано на 440 тыс. «жигулевских» движков, а потребность в них сократилась до сотни тысяч – больше «жигулей» не продать. Закрывать его рановато: спрос есть да и запчасти нужны.

Возможности современного моторостроения в Тольятти – 280 тыс. 16-клапанных и 380 тыс. 8-клапанных моторов (80–98 л.с.), готовых выполнять требования Евро-4 (а некоторые из них – даже Евро-5). В этом году, как ожидается, в линейке появится модернизированный 8-клапанный мотор (1,6 л, 86 л.с.), а в будущем и современный 16-клапанный двигатель (1,8 л, 120 л.с.) с системой VVT, регулирующей фазы газораспределения.

Кстати, оба мотора испытывают как варианты оснащения автомобилей «Лада-RF90» (универсал на платформе «Рено»; начать его выпуск планируют в феврале будущего года). Отзывы специалистов самые благоприятные.



Моторное производство АВТОВАЗа.

Французы собираются развивать и собственное производство двигателей в Тольятти. Его пуск запланирован на июль 2012 года (на первых порах российско-французские автомобили будут комплектовать румынскими силовыми агрегатами). На АВТОВАЗе

сначала освоят известный мотор К4М (16 клапанов, 1,6 л, 102 л.с.), но буквально через пару лет его заменит новый всемирный двигатель альянса «Рено-Ниссан» (работа над ним еще не закончена). Мощность французского производства – до 450 тыс. моторов в год, причем комплектоваться ими будут и «рено», и «ниссаны», и «лады».

ВВЕРХ ПО ТЕЧЕНИЮ

Непростая ситуация в Заволжье и Ульяновске: ЗМЗ и УМЗ принадлежат конкурирующим холдингам – «Соллерсу» и «Группе ГАЗ». Их базовые двигатели родом из конца 1950-х не раз модернизировали, в том числе с привлечением зарубежных компаний. На Ульяновском моторном заводе собирают двигатели мощностью 90–125 л.с. для автомобилей ГАЗ («Газель», «Соболь») и УАЗ. При мощности предприятия 100 тыс. штук в прошлом году выпустили 76 тыс. моторов, соответствующих нормам Евро-3. В Ульяновске разрабатывают верхневальный движок нового поколения; в этом году обещают изготовить серию прототипов. К 2014 году планируют собрать до 60 тыс. таких двигателей.

У «Группы ГАЗ» появился сильный зарубежный партнер. Согласно договору с компанией «Даймлер» в 2012 году в Нижнем Новгороде начнется сборка коммерческих автомобилей «Мерседес-Бенц Спринтер». Этот документ предусматривает и локализацию, в том числе сборку дизельных двигателей, которые предназначены как для немецких моделей, так и для российских. По нашим сведениям, в Нижнем уже тестируют прототипы «Газели» нового поколения – собранной на немецкой платформе с немецким же мотором. А опыт производства лицензионных силовых агрегатов у «Группы ГАЗ» уже есть: с 2007 года на ярославском заводе «Автодизель» выпускают дизель ЯМЗ-650 по технологии «Рено тракс».





