



# Новый русский автомобиль



Начались официальные продажи нового кроссовера Volkswagen Tiguan.

Tiguan производится в Калуге, на недавно открытом производстве Volkswagen. К слову, кроме Tiguan сейчас здесь собираются популярные у нас седаны Passat и Jetta. Правда, сборочное предприятие Volkswagen Group работает сейчас только на 5 процентов своей мощности, но к концу года здесь обещают выпускать 70 тысяч автомобилей, а в 2009-м - сто тысяч. Пока же в Калуге каждый день выпускается по 30 автомобилей Tiguan.

Представители Volkswagen сразу окрестили Tiguan младшим братом крупного внедорожника Touareg.

Внешние отличия Tiguan от Touareg - в деталях. Например, задние фонари у Tiguan небольшие, миндалевидные (Volkswagen придумал для них сравнение - в стиле "спортивной арены"), а у Touareg оптика гораздо массивнее, линии ее острее. Стилистика задней оптики новинки вообще ближе к концепции фонарей Passat и Eos. А вот если смотреть спереди, отличий между Tiguan и Touareg отыщется не так много - решетка радиатора, капот и фары практически идентичны.

Расчет предприятия понятен - Touareg за годы своего существования хорошо зарекомендовал себя, модель известна покупателю, у нее есть свои поклонники. Зачем делать совершенно иной автомобиль того же "внедорожного" сегмента? Гораздо эффективнее запустить на рынок мини-копию "большого брата" - он гарантированно понравится клиентам, лояльным к старшей модели. Козырь Tiguan - в существенно меньшей цене. При этом сравнительная дешевизна (если это слово уместно, когда речь идет об автомобиле почти за миллион рублей) несколько не повлияла на качество новинки - "мальш" полностью соответствует традиционно высоким стандартам марки.

Tiguan в России будет выпускаться как с бензиновыми моторами, так и с дизельными. Причем производители обещают, что дизельный двигатель TDI станет самым тихим в классе. Все агрегаты, вне зависимости от используемого топлива, имеют турбонаддув. В линейке всего пять моторов мощностью от 140 до 200 л.с. На новый кроссовер Volkswagen устанавливаются шестиступенчатые механические или автоматические коробки передач.

Tiguan будет продаваться в трех комплектациях. Trend&Fun предназначен для комфортной езды по городу - здесь есть двухзонный климат-контроль, электроусилитель руля, электрорегулировка боковых зеркал, подогрев передних сидений. На Sport&Style можно запросто выбираться за город, не боясь застрять на отечественных проселочных дорогах - в этой версии становится доступен постоянный полный привод уникальной системы

4MOTION. При езде по ровному сухому покрытию 90 процентов тяги приходится на передние колеса и лишь 10 - на задние. Но стоит электронному разуму Tiguan зафиксировать пробуксовку колес, как соотношение передаваемой тяги изменяется в зависимости от необходимости. Такой принцип работы трансмиссии позволяет сделать езду более безопасной и к тому же снизить потребление топлива, не тратя горючее на полный привод без особой нужды.

А вот машина в исполнении Track&Field способна штурмовать настоящее бездорожье. Все дело в специально разработанной системе off-road. Если пробуксовывает одно переднее колесо, автоматически включается электронная блокировка дифференциала и одновременно замыкается муфта полного привода - подключается задний мост. Кроме того, система off-road автоматически адаптирует настройки автомобиля под езду по бездорожью - педаль газа становится более мягкой, что не даст машине забуксовать на нетвердом покрытии, а функция помощи при трогании с места не позволит сжечь сцепление, ограничив число оборотов.

Ко всему у автомобиля в версии Track&Field угол переднего свеса составляет 28 градусов против 18 в других комплектациях. То есть такая машина может штурмовать довольно крутые горки без риска повредить бампер. На этом функциональность Tiguan не заканчивается - автомобиль способен буксировать прицеп массой до 2500 кг. Цифра рекордная для машин класса SUV.

Салон, как говорится, эргономичен - все на своем месте, управлять всеми системами удобно. В то же время особенного впечатления дизайн интерьера не производит - все традиционно и просто. Сиденья удобные и, естественно, регулируются по высоте. Таким образом, даже водителю ростом выше среднего будет комфортно за рулем Tiguan. Задние пассажиры не устанут в длительной поездке - места для ног предостаточно, а спинки задних кресел настраиваются и в продольном направлении, и по углу наклона.

Цена на VW Tiguan в скромной комплектации Trend&Fun неизвестна - российские дилеры на данный момент не продают эти автомобили. Исполнение Sport&Style обойдется покупателю в 904 тыс. рублей. Ну а за "внедорожную" комплектацию Track&Field нужно будет выложить 1053550 рублей. Цены на новый Volkswagen, таким образом, идентичны прайсам на недавно появившиеся на рынке кроссоверы других марок - значит, конкуренция будет серьезной. Завоевать сердца покупателей немецкий концерн планирует прежде всего за счет имиджа марки. Бонусом к респектабельности маркетологи считают серьезные для SUV внедорожные качества.

*Анна Левина, Екатерина Кващенко, Новая газета*



## Автомобиль

- Volkswagen Tiguan

**Рабочий объем двигателя**

- 1390 см<sup>3</sup>

**Мощность двигателя**

- 150 л.с.

**Снаряженная масса автомобиля**

- 1546 кг

**Время разгона до 100 км/ч**

- 9,6 секунды

**Заявленный расход топлива**

**в смешанном цикле**

- 8,4 литра на 100 км

**Базовая стоимость**

- от 904 тыс. рублей



# Предприятие под спрос

Производственные мощности компании на территории РФ могут достигнуть 140 тыс. автомобилей в год.

По словам президента компании Ford в России Найджела Бркенбери, рост автомобильного рынка в России заставляет автопроизводителей пользоваться ситуацией и как можно быстрее открывать новые дилерские центры, а также наращивать производство. "По прогнозам, российский авторынок в 2008 году может стать первым в Европе: объем продаж превысит показатели лидера 2007 года - Германии - и составит 3,6-3,8 млн. автомобилей. Естественно, что на фоне таких прогнозов иностранные автопроизводители начинают пересматривать планы в сторону расширения производственных мощностей", - отмечает аналитик ИК "Файненшл Бридж" Екатерина Лощакова.

В России Ford выпускает свои автомобили с 2002 года. На сборочном производстве во Всеволожске (Ленинградская обл.) сейчас производятся автомобили Ford Focus, которых в 2007 году было выпущено 69,088 штуки. А с сентября этого года там же начнется производство второй модели - Ford Mondeo. К лету 2009 года

завод планирует расширить свою территорию и увеличить производство до 125 тыс. автомобилей в год.

По словам президента Ford в России Найджела Бркенбери, существующих площадей завода Ford во Всеволожске вряд ли хватит для того, чтобы запустить там производство еще какой-либо модели.

Строительство нового завода Ford в России возможно в Уральском регионе, считает аналитик ИК "Велес Капитал" Марина Иркили. "Скорее всего, компания будет выбирать площадку в глубинке. Мощности предприятия могут составить 200-250 тыс. автомобилей в год - меньше нет смысла", - полагает она.

Следует отметить, что компания Volvo, принадлежащая концерну Ford, также планирует в 2009 году ввести в строй в Калуге свой завод по производству грузовиков Volvo и Renault (15 тыс. штук в год). При этом у Volvo уже есть свое сборочное производство в подмосковном Зеленограде (450 автомобилей в год).

Таким образом, вместе с новым заводом Ford будет иметь в России четыре собственных производства общей мощностью порядка 140 тыс. автомобилей в год.

Инвестиции в новое производство, по мнению госпожи Иркили, могут составить \$400 млн. Следует отметить, что инвестиции Ford в строительство и расширение завода во Всеволожске уже достигли \$230 млн. и еще планируется вложить \$100 млн. Инвестиции Volvo в строительство калужского сборочного предприятия составят порядка \$160 млн.

"Но возможно, что Ford так и не сможет организовать в России новое производство. Все будет зависеть от того, какие условия должен будет принять Ford от российских властей, согласится ли Россия вновь открыть ворота для иностранных производителей и заключать с ними новые соглашения о промышленной сборке", - считает Марина Иркили. Напомним, что с этого года Минэкономразвития России прекратило заключать соглашения о промышленной сборке, обеспечивающей льготный режим для производителей автомобилей, создающих собственное производство в РФ.

*Рина Мориц, Гудок*



Североамериканский автомобильный концерн Ford Motor Co рассматривает возможность создания в России дополнительного производства.



## Теперь еще варим и красим

Компания "ИжАвто" (входит в Группу СОК) в рамках сотрудничества с корейским автоконцерном KIA Motors приступила к полноценной мелкоузловой сборке внедорожника KIA Sorento.

В технологический процесс крупноузловой сборки теперь добавятся сварка и окраска кузова. Это удешевит себестоимость производства автомобиля примерно на 2 тыс. долларов.

Проекту Sorento уже больше года. Но до сих пор на автозаводе в Ижевске проходила крупноузловая сборка - то есть привезенные из-за рубежа готовые кузов, двигатель, ходовая и прочее собирались на конвейере и доводились до состояния товарной продукции. Теперь же число операций по сборке в России должно будет возрасти. За счет более дешевого труда и более низких пошлин на комплектующие участники проекта хотят снизить себестоимость продукции.

Группа СОК вложила в проект порядка 600 млн. рублей, при этом на сборку было потрачено около 170 млн. рублей, сварка и окраска в совокупности стоили 195 млн. рублей, остальные деньги пошли на автоматизированную систему управления, логистику и локализацию

комплектующих. В компании говорят, что инвестиции в проект окупятся за четыре года. На "ИжАвто" предполагают выпускать в год около 10 тыс. автомашин.

По словам аналитика ФК "Открытие" Кирилла Таченникова, "наш рынок внедорожников сейчас переживает настоящий бум, за последний год он вырос на 63 процента и достиг объема 387 тысяч штук, а сегмент джипов, собранных в России, увеличился еще больше - на 82 процента. И это не краткосрочное явление - по самым консервативным прогнозам, к 2012 году можно ожидать удвоения емкости рынка".

Впрочем, несмотря на благоприятную конъюнктуру, конкуренция на российском рынке будет только нарастать. Иностранные производители стараются по максимуму локализовать комплектующие, чтобы снизить издержки и, возможно, потом вести здесь ценовую войну. Как отмечает аналитик Банка Москвы Михаил Лямин, у соперников KIA, например SsangYong (лицензионное соглашение с Sollers, бывшей "Северсталь-авто"), комплектующие планируется локализовать на 30-40%, в то время как ожидаемая степень локализации комплектующих на проекте Sorento всего 10%.

*Елизавета Медина, Эксперт*



# GM не хватило завода в России

Концерн General Motors (GM) начал поиск площадки для строительства второго завода в России - делегация GM уже осмотрела участок земли в Краснодарском крае.

О том, что делегация GM осмотрела земельные участки в Динском районе Краснодарского края, рассказал заместитель главы управления промышленности и строительства региона Вячеслав Иванов. По его словам, GM ищет площадку под завод для сборки моделей Opel и Chevrolet. Мощность завода он не уточнил, отметив лишь, что на начальном этапе автоконцерн рассчитывает создать производство "на 500 рабочих мест", а затем расширить его за счет строительства двух дополнительных очередей. В целом строительство завода займет около пяти лет, уточнил господин Иванов.

По его словам, администрация Динского района предложила GM три земельных участка под проект, выразив готовность подвести к ним инфраструктуру. Когда GM даст свой ответ, неизвестно. В российском офисе концерна подтвердили, что "ведут переговоры со многими российскими партнерами о возможном создании производства в России", но подчеркнули, что окончательное решение на этот счет не принято. В Минэкономразвития (согласовывает проекты по сборке автомобилей в России) от комментариев отказались.

GM уже строит один завод в Санкт-Петербурге, который также будет собирать модели Chevrolet и Opel, его мощность составит 70 тыс. машин, а запуск производства намечен на ноябрь 2008 года. Когда завод выйдет на полную мощность, на нем будут работать 900 человек. Исходя из этого Иван Бончев из Ernst & Young не исключает, что мощность второго завода GM в России на первом этапе составит от 25 тыс. до 50 тыс. машин. Если концерн решится на проект, то эти объемы впоследствии наверняка будут увеличены, считает эксперт.

Режим промсборки, по которому в России работают все заводы иностранных автоконцернов, был упразднен еще осенью 2007 года как противоречащий нормам ВТО. Однако, как утверждают источники в профильных министерствах, GM заблаговременно подписал с Минэкономразвития меморандум о строительстве второго завода в России, поэтому на концерн ограничения не распространятся. Срок действия меморандума с GM истекает в сентябре 2008 года,

до этого времени автоконцерн должен выбрать себе площадку. По словам источников в министерствах, GM осматривал землю не только в Краснодарском крае, но и в Калужской области. Кроме того, делегация GM во главе с президентом концерна Риком Вагонером приезжала в Нижегородскую область.

GM не единственный автоконцерн, который задумался о строительстве второго завода в России. В конце мая о подобной возможности говорил и вице-президент Ford of Europe Джим Титро. Сейчас у Ford работает завод "Форд-Всеволожск" в Ленобласти, однако господин Титро сказал, что второй "необязательно будет построен в Санкт-Петербурге". Деталей проекта он не привел.

Господин Бончев не удивлен, что автоконцерны уже не рассматривают Петербург как регион для строительства новых мощностей, - дефицит рабочей силы там будет только нарастать. Стремление автоконцернов наращивать сборочные мощности в России он объясняет растущим авторынком (по итогам 2009 года он может стать крупнейшим в Европе). Особенно важно это для GM, финансовое состояние которого сейчас тяжелое из-за спада продаж на традиционных рынках. Михаил Пак из ИФК "Метрополь" говорит, что юг России мог привлечь GM своей близостью к морским портам и развитой железнодорожной сетью, связанной с Центральным регионом. Тем более, говорит аналитик, в преддверии Олимпиады в Сочи инфраструктура на юге будет развиваться.

*Дмитрий Беликов; Ирина Замулина, Коммерсантъ*



## Samru российской сборки - это не предел



Японский автоконцерн Toyota Motor Company рассматривает возможность расширения модельного ряда на российском заводе.

Об этом сообщил глава дочерней компании ООО

"Тойота Моторс" Томоаки Ниситани на пресс-конференции. По словам, окончательного решения по этому вопросу не принято. "На данный момент главная задача Toyota - обеспечить российский рынок необходимым количеством Toyota Camru российской сборки", - цитирует его слова "Интерфакс". Российский завод Toyota в первой половине 2008 года произвел более 1,5 тысячи автомобилей Camru, пока единственной модели, собираемой на предприятии. Toyota Motor Company запустила автозавод в промзоне Шушары под Петербургом в конце декабря прошлого года. Производительность предприятия составит через полтора года примерно 50 тысяч авто.

*Александр Третьяков, Газета*



# Chery дала ТагАЗу Fora

В распоряжении "Ъ" оказалось письмо заместителя гендиректора ТагАЗа Андрея Кудрина дилерам завода от 21 июля. Господин Кудрин пишет, что ТагАЗ вскоре начнет сборку китайского Chery Fora, но под собственным брендом Vortex Estina. Сборку планируется наладить на ООО "Русслегавто" (Аксай, Ростовская область) - заводе, расположенном на территории простаивающего Азовского комбината детского питания. Мощность сборки и дата ее запуска не уточняются. Андрей Кудрин указал лишь, что дилеры начнут получать автомобили в августе.

Седан Vortex Estina будет комплектоваться бензиновыми двигателями 1,6 л (119 л. с.) и 2 л (136 л. с.). Его розничная цена составит \$16,1-18,3 тыс. в зависимости от комплектации. В стандартную комплектацию Vortex Estina войдут, в частности, подушки безопасности водителя и пассажира, ABS, EBD, гидроусилитель руля, электропривод стекол и зеркал, CD/mp3-проигрыватель, бортовой компьютер, сигнализация. На ТагАЗе от комментариев отказались.

До апреля 2008 года сборкой Chery в России занимался калининградский "Автотор", однако он отказался от нее - по неофициальной информации, под давлением федеральных министерств. С этого момента продажи Chery в России стали падать: снижение за первое полугодие 2008 года составило 47% (российский рынок новых иномарок настолько же вырос). В российском офисе Chery говори-

ли, что хотят выправить положение марки в России, в первую очередь за счет импорта, а не за счет местного производства.

В этой связи договоренности Chery с ТагАЗом "не совсем понятны" эксперту Ernst & Young Ивану Бончеву. Он отмечает, что если китайцы отдадут ТагАЗу сборку Fora и право ее продажи, то эта модель неизбежно будет конкурировать с импортируемыми в Россию Chery. Два источника, близких к ТагАЗу, утверждают, что партнерство завода с Chery будет шире. Помимо Vortex Estina, на мощностях "Русслегавто" они начнут сборку внедорожника Tiggo. Объем выпуска обеих моделей составит в целом 70 тыс. машин в год. Tiggo будет продаваться в России под нынешним брендом, правом его продаж будут обладать китайцы. ТагАЗ будет получать лишь комиссионные за сборку. Затем, уточняют источники, ТагАЗ и Chery намерены расширить собираемый модельный ряд, увеличив совместный выпуск машин до 150 тыс. в год. Сбыт перспективных моделей также будет поделен. Общие инвестиции в создание производства превысят \$100 млн., оно будет включать сварку и окраску кузова, большую часть затрат на себя возьмет российская сторона.

В такой конфигурации проект выглядит вполне логичным, говорит господин Бончев. Он сомневается, что проект сможет получить статус промсборки (позволяет импортировать автокомпоненты по льготным таможенным тарифам), поскольку власти в целом неодобрительно относятся к китайской сборке в России. Однако ТагАЗ долгое время собирал Hyundai, не имея соглашения о промсборке, и на проекте это не сказалось, говорит Иван Бончев. Владелец дилерского холдинга "Фаворит Моторс" Владимир Попов говорит, что "Vortex - продукт интересный, им есть смысл заниматься, но только в том случае, если в России появится склад запчастей для этих автомобилей". По его словам, руководство ТагАЗа уже заверило дилеров, что склад будет.

*Дмитрий Беликов, Ирина Парфентьева, Коммерсантъ*



Подконтрольный ФПГ "Дон-инвест" Таганрогский автозавод (ТагАЗ) начинает производство автомобилей Chery с модели Fora.

## Дом для Toyota

Toyota строит собственный офисный комплекс в районе Алтуфьево.

Об этом рассказал президент компании "Тойота мотор" Томоаки Ниситани. Планируется, что офис будет открыт уже в конце 2008 г. На территории в 11 га появятся три корпуса: офис (10 тыс. кв. м), учебный центр (6000 кв. м) и склад запчастей (35 тыс. кв. м). Инвестиции в проект превысят \$100 млн.

Toyota далеко не первый автопроизводитель, задумавшийся о собственном офисе. Одной из первых обязалась собственным зданием Mercedes. Торгово-выставочный офисный комплекс (15 000 кв. м) Mercedes-Benz Center был открыт в 2005 г. на Ленинградском проспекте. Запланировано строительство офиса Volkswagen в Калуге, говорит Андрей Гордасевич, PR-менеджер "Фольксваген групп рус". Его параметры не раскрываются.

"У многих автопроизводителей есть внутренние корпоративные стандарты, поэтому и строятся собственные

здания", - объясняет Гордасевич. Но для этого необходимо, чтобы у компании был определенный уровень продаж на рынке и большой штат сотрудников. "Никто не будет строить офис для 15 человек", - говорит он. Российский рынок недвижимости пока не отличается прозрачностью, поэтому компания не готова строить собственное здание, объясняет PR-менеджер PSA Peugeot-Citroen Оксана Вершинина.

По данным Ассоциации европейского бизнеса, если в 2006 г. в России было продано 1,02 млн. зарубежных автомобилей, то в прошлом - уже 1,65 млн. За первое полугодие 2008 г. реализовано 1,06 млн. машин.

*Антон Филатов, Глеб Столяров, Ведомости*

