

F-100 i T-200

**Rozmowa ze Zbigniewem Szczepanikiem,
dyrektorem Centrum Techniki
Daewoo FSO.**

■ Panie dyrektorze nad czym aktualnie pracuje się w Centrum Techniki Daewoo-FSO?

– Wymienię kilka najważniejszych spraw. Po pierwsze przygotowujemy się do eksportu Lanosa na rynki europejskie. Aby można było ten samochód sprzedawać za granicę, musie on mieć wartościowo co najmniej 60 % części i zespołów produkcji polskiej. Naszymi dostawcami będą m.in. Delphi Krosno (amortyzatory), Sannok (uszczelki gumowe), Swidnica (silniczki elektryczne). Po drugie chcemy uruchomić produkcję nowych wersji Poloneza Trucka. Będą one wytwarzane równoległe w Nysie z licencyjnymi Citroenami C-15 i Berlingo.

Pracujemy także nad następcą Poloneza Trucka, który wejdzie do sprzedaży w roku 2001. Samochód o roboczej nazwie F-100 będzie miał wiele elementów montowanych obecnie w samochodach Daewoo, głównie pochodzących z Poloneza i Lanosa. Z tego ostatniego także silniki benzynowe 1,5 i 1,6 litra. Ale będą też F-100 z silnikami 1,2 litra, a w przyszłości z dieslami od Renaulta. Na początek mają być produkowane samo-

chodowe w wersji pick-up, następnie vany. Wszystkie będą miały taką samą podłogę i kabinę dwu- lub pięciodobową. W przestrzeni bagażowej można będzie przewozić 600-800 kg ładunku.

Kontynuowane są prace nad konstrukcją samochodu kombi.



Będzie to najtańszy model tego typu w kraju, pojawi się na rynku w marcu przyszłego roku. Jest to własna konstrukcja oparta na metalowym szkieletie pokrytym materiałami z tworzyw sztucznych.

Auto będzie miało silnik benzynowy 1,6 l. z Poloneza z wielopunktowym wtryskiem paliwa.

■ Mówiło się o tym, że na Żeraniu będą wytwarzane silniki?

– W końcu roku 1999 ruszy ich produkcja, głównie do modeli Matiz i F-100, a także na

eksport do Indii i Rumunii. Najpierw pojawią się silniki trzycylindrowe o pojemności 800 cm³, a następnie czterocylindrowe 1,0

i 1,2 litra. Będą to bardzo oszczędne jednostki napędowe, zużywające średnio około 5,5 litra benzyny na 100 km.

■ Czy prawdą jest, że opóźni się produkcja Matiza w Polsce?

– Pierwotne plany nie zostały zmienione i montaż SKD (z importowanych z Korei części) rozpocznie się w końcu tego roku, zaś realny termin produkcji Matiza z silnikiem 800 cm³ to wrzesień 1999.

■ Czy można spodziewać się silniejszych silników w Leganzach i Nubirach kombi?

– Jeśli będzie takie zapotrzebowanie, to możliwy jest import tych samochodów z silnikami 2,2 litra. Produkcja Leganz i Nubir w nowej hali rozpocznie się na Żeraniu w kwietniu roku 1999. W tej samej hali będzie także produkowany Matiz.

■ Daewoo FSO pokazało ostatnio dwa prototypowe auta. Czy mają one szanse na seryjną produkcję?

– Tacuma i Mya są studyjnymi konstrukcjami. Mya jest pierwszym sportowym prototypem firmy, który już dziś mógłby konkurować z Oplem Tigra i Fordem Puma. Tacuma zaś to prototyp 6-7 osobowego minivana.

W Daewoo przestrzegany będzie cykl uruchamiania nowych modeli co 5 lat i ich modernizacji co 2,5 roku. W roku 2001 wejdzie do produkcji model T-200, pod którym to kryptonimem kryje się następca Lanosa.

ROZMAWIŁ

STEFAN SOKULSKI

