

№ 12 (61) ДЕКАБРЬ 2009

СПЕЦ ТЕХНИКА

www.perevozchik.com

международный журнал для профессионалов

КрАЗ – король спецтрасс

Дары «Золотой осени»
Пополнение в линейке МЗКТ
Спецтест: DAEWOO Novus





Богатырская мощь и стальной характер

"Спецтехника" в гостях у генерального директора "АвтоКрАЗа"

Холдинговая компания "АвтоКрАЗ" - известный автомобильный бренд, объединивший 12 украинских предприятий во главе с Кременчугским автозаводом. Динамично развивающаяся компания производит широкую номенклатуру различной машиностроительной продукции, а также железнодорожные вагоны, морские и речные суда, буровые платформы для добычи нефти и газа. О стратегии развития автомобильной составляющей ведущего украинского холдинга рассказывает его генеральный директор Сергей Сазонов.

Сергей ЗЕНИН,

фото автора,
Валентина ОЖГО и производителей

- Сергей Васильевич, что сегодня волнует кривовцев и как преодолеваете последствия кризиса?

- Как и большинство машиностроительных заводов, мы оказались в непро-

стой ситуации. Возможно, нам удастся выйти из нее с меньшими последствиями, чем другим компаниям, которые ориентированы в основном на внутренний рынок, поскольку 75 % в нашем объеме продаж занимает экспорт и очевидным является то, что среди автомобилей, поставляемых нами на мировой рынок, большую часть составляют страны, где вли-



Генеральный директор "АвтоКрАЗа" Сергей Сазонов

яние кризиса и его последствия не такие драматичные, как в государствах Европы и СНГ. Хотя и здесь мы получили известное замедление в реализации наших планов, которые были, я не буду скрывать,

более оптимистичными на этот год. Контракты, которые мы планировали раскрыть в начале года, к сожалению, начали реализовываться только к концу лета. Но дело сдвинулось, и мы с августа стали работать более интенсивно.

- АвтоКрАЗ имеет интересную историю...

- Действительно, поскольку среди крупных предприятий из стран бывшего Советского Союза, которые производят крупнотоннажные грузовые автомобили, оно уникально тем, что выросло на базе предприятия, никакого отношения к автомобилестроению не имевшего. Если МАЗ, КАМАЗ, "Урал", ГАЗ изначально создавались как автомобильные заводы, то у КрАЗа судьба иная. С момента закладки в 1946 г. это было предприятие, производившее металлоконструкции для мостов и мосты в сборе. Завод преуспел на этой ниве: изготовил за первые десять лет своего существования почти 30 км мостов. Затем он был переориентирован в предприятие по производству сельскохозяйственной техники, скажем так, достаточно примитивной.

В 1959 г. завод был преобразован в автомобильное предприятие, что наложило известный отпечаток на его дальнейшее развитие. И отмечу, что этот путь был более сложным и тернистым для крАЗовцев, чем у других, в освоении такой чрезвычайно сложной технологии, как создание и производство автомобилей. В этом году мы отмечаем 50 лет с начала автомобильного производства. За эти годы выпущено более 800 тыс. автомобилей под маркой КрАЗ, создан колоссальный научно-производственный комплекс. Сегодня на нашей площадке, которая занимает почти 150 га, только под кровлей расположено более 600 тыс. м² производственных площадей. Но главное: была основана собственная школа автомобилестроения - конструкторская, технологическая, производственная.

- Каковы ее особенности?

- Конструкторский потенциал, сформировавшийся с 1959 г. с нуля, подтвердил свой достаточно высокий уровень в создании конструкции автомобилей, которые на протяжении многих лет составляли основу тяжелого грузового парка страны, участвовали во всех самых значимых стройках СССР и работали на крупных объектах в различных отраслях народного хозяйства. В историю отечественного и мирового автомобилестроения первенцы автозавода КрАЗ 255Б, КрАЗ 256Б, КрАЗ 260 и многие другие модели, без сомнения, вошли яркими страницами.



Самосвал КрАЗ 222 "Днепр" - первый украинский грузовик

Долгие годы поколения кременчугских конструкторов ориентировались в первую очередь на создание автомобилей надежных и неприхотливых, достаточно дешевых в производстве и эксплуатации, позволяющих использовать их в местах, отдаленных от баз снабжения, техобслуживания и ремонта. Это обстоятельство привело к двум основным для КрАЗа как автомобиля с точки зрения сегодняшнего дня недостаткам. Я не беру во внимание тягачи и спецмашины для военных, поскольку там все это идет в плюс, а вот автомобили для народного хозяйства, без сомнения, сегодня по этим двум ключевым особенностям школы конструирования на КрАЗе имеют известные отставания от автомобилей, создающихся на других предприятиях. Этот разрыв сокращается, но ликвидировать его достаточно быстро очень сложно, потому что сама платформа и ходовая часть автомобиля, для того чтобы они были современными, требуют очень серьезных вложений и масштабной перестройки производства, внедрения новых технологий. Вторая беда автомобиля - его вес и долготеление. КрАЗы в силу того, что им приходилось работать в особо тяжелых дорожных условиях (именно этим отличались они в лучшую сторону от "одноклассников"), перетяжелены в ходовой части. За-

пас прочности их узлов и агрегатов, ходовой части, трансмиссии по отношению к автомобилям-аналогам, которые выпускают, например, минский, камский, уральский автозаводы, конечно, значительно выше, но эта надежность добавляет КрАЗам почти тонну лишнего веса.

- Так, может быть, это все-таки плюс, а не минус?

- КрАЗы в результате того, что они обладают таким качеством, отработав по 30-40 и более лет, продолжают эксплуатироваться дальше. Это, конечно, радует. С другой стороны, с точки зрения политики продаж это тяжелая ситуация, т. е. когда автомобиль через определенное количество времени, скажем 5 - 6 лет, полностью вырабатывает свой ресурс и приходит в нерабочее состояние, его списывают. КрАЗ с помощью простейшего слесарного инструмента восстанавливается и продолжает трудиться. Причем не только на территориях стран бывшего СССР, но и в разных странах мира. Например, в Перу, в районах высокогорья, единственные автомобили, которые там остались от советских поставок, - это КрАЗы. О них отзываются как о надежных машинах. У нас есть аналогичные сведения по эксплуатации КрАЗов в Никарагуа, Вьетнаме и других странах, где природно-климатические условия очень тяжелые. И



На заводской площадке готовой продукции



тем не менее в этих условиях наши спецмашины работают на протяжении очень длительного времени, обеспечивают выполнение своих эксплуатационных функций и предъявляемых к ним требований.

Конечно, хотелось бы, чтобы КраЗы чаще менялись на дорогах на новые (смеется. - *Ред.*), но их ремонтируют, затем продолжают эксплуатировать или продают. Контрафактные автомобили, которые в больших количествах производились в конце 90-х гг., сегодня уже в меньших количествах, но продолжают появляться на международном авторынке. Это благодаря свойству "неубиваемости" целого ряда узлов и агрегатов.

- В первую очередь это, наверное, касается "вечной" рамы, о которой среди водителей слагаются легенды...

- Так и есть. Лонжероны рамы у КраЗов изготавливаются из горячекатаного швеллера - это основа рамы. Она не трескается, не ломается, не гнется. Мы ее не усиливаем разного рода вставками, как это делают другие автопроизводители. Она у нас держит и груз, и дорогу и практически, по истечении пятнадцатилетнего срока эксплуатации ее можно восстанавливать на новом автомобиле путем покраски. Там, где нет дорог и возможности обслуживать автомобили с помощью современных диагностических и ремонтных технологий, там - стихия КраЗа.

Есть КраЗы, которые после выхода с конвейера попали в карьер и работают там при самом варварском обращении по 20-30 лет, выполняя тяжелейшую работу, перевоза камни, руду и глину. КраЗ все переносит. Это плюс, но и минус. Потому что для того, чтобы такие качества получить, конструкторы главное внимание уделяли эксплуатационным характеристикам и не особенно задумывались об организации рабочего места водителя, его эргономике и комфорте. По этой причине КраЗы заслужили много разных обидных прозвищ. На них действительно непросто было работать. Особенно на старых



Цеха завода оснащены современным оборудованием



моделях с деревянно-металлической кабиной, которая рассыхалась, скрипела. Сквозняки были извечными спутниками КраЗа. Зимой в кабине было холодно, летом жарко... Прибавьте к этому трудное включение передач и другие особенности старой конструкции.

- Но это было в прошлом, новые машины, которые "Спецтехника" не раз тестировала, уже не вписываются в эти определения...

- Конечно, много негативного изжито в сегодняшних моделях, но кое-что еще сохранилось: архаичная форма кабины, конструктивное решение ходовой части и пр. Но процесс идет, и автомобили нового модельного ряда последних лет отличаются от своих предшественников очень существенно.

Эта генеральная линия нашей технической политики. Мы последовательно идем по пути глубокой модернизации наших серийно выпускаемых автомобилей, поставленных на производство в 90-х годах прошлого столетия, создавая на их базе новые модели и их модификации.

Второй подход, который мы начали реализовывать в последние несколько лет, это создание принципиально новых автомобилей, поскольку конъюнктурная ситуация на рынке требует иных компоновочных схем и других подходов. Я именно так это рассматриваю. Ведь автомобиль не может без человека работать. Он

не может работать без грамотного управления, без техобслуживания. Поэтому все, что мы закладываем сегодня в новых моделях (а это и новые для КраЗа компоновочные схемы - кабина над двигателем, продолжение ранее применяемой схемы с кабиной, размещенной сзади двигателя, и полукапотная компоновка, которую мы тоже прорабатываем), все это мы делаем на основе того опыта эксплуатации, который накопился у нас за многие годы. К сожалению, только последние пять лет мы начали серьезно заниматься вопросами анализа опыта и наработки статистики эксплуатации автомобилей, долговечности узлов и агрегатов. И на основе этого статистического массива стали анализировать, как наши машины эксплуатируются, что в них не отвечает сегодняшнему уровню требований по безотказности работы, по дефектности, по комфортности и т. д.

- А как сейчас с сервисным обслуживанием? Вы успеваете в ногу со временем?

- Практически заново мы создали службу гарантийного обслуживания, которой в таком виде никогда на КраЗе не было. Она включает комплексный подход к вопросам гарантийного обслуживания: выезды специалистов на место эксплуатации автомобилей для устранения дефектов, обучение специалистов гарантийных служб в регионах, организацию системного гарантийного ремонта на базе сер-



В литейном цехе...



...на участке лазерной резки

тифицированных станций техобслуживания, создание гарантийных складов запасных частей и пр. Но гарантийный срок - это достаточно короткий период времени, в течение которого проявляется лишь небольшая часть дефектов. Последующий период эксплуатации для нас не менее важен, поэтому и здесь мы приняли ряд организационных мер, таких как создание паспорта техобслуживания, который сегодня сопровождает каждый автомобиль. По номеру шасси мы знаем, где и в каком месте он находится, как часто он ломается, что у него выходит из строя, и это является очень существенным дополнением к тому новому уровню, на который мы подняли гарантии на техобслуживание. Систему управления и организации техобслуживания мы теперь рассматриваем как элемент общего подхода к повышению качества. Причем у нас нет времени на раскачку, мы поставили задачу резко улучшить качество и за два последних года добились очень многого на этом пути.

- И что показали эти исследования? Какие болевые точки выявили?

- Выяснилось, что 80 % из того, что на КраЗах выходит из строя, это компоненты, которые нами покупаются и в виде готовых изделий устанавливаются на наши машины. Более трети всех неприятностей нам доставляет силовая установка. У нас хорошие партнерские отношения с Ярославским моторным заводом. Там очень многое делается, особенно в последние два-три года, по повышению качества двигателя. Не все удается быстро изжить, но тем не менее мы наблюдаем очень хорошую динамику изменения ситуации к лучшему. Мы по-прежнему рассматриваем ЯМЗ как базовое предприятие и продолжаем с ним работать. Сегодня мы начали адаптировать на наши автомобили новые двигатели - ЯМЗ-650 и -536, которые потом завод собирается поставить на производство.

Большое количество нареканий вызывают у эксплуатационников различные детали и агрегаты, например пневмо- и электросистемы. Имеются и другие проблемы с качеством, которые мы сегодня последовательно снимаем, внося изменения в конструкцию автомобиля, усиливая те элементы, которые в процессе эксплуатации показывают свою низкую ходимость.

Сложившийся у эксплуатационников стереотип добавляет свой негатив. Все знают, что КраЗ - это машина, на которую можно грузить все, что угодно, и сколько влезет. Водители, которые в прошлом эксплуатировали КраЗы на железнодорожных карьерах в украинских ГОКах, рассказывали, что на КраЗ 256Б грузоподъемностью 13 т грузили до 24 т руды. Машина плыла на рессорах, но везла. И сегодня КраЗы подвергаются постоянным перегрузам. Причем он составляет обычно до 5 - 10 т. Во многом это связано с утратой качества подготовки водителей и контроля за их работой. По сравнению с прошлым, уровень квалификации водителей и механиков снизился. Ушла забота о технике, по-отечески любовное отношение к ней, когда все протерто, смазано, вовремя отрегулировано. Мы это тоже учитываем и поэтому работаем над тем, чтобы ограничивать подобного рода отношение к технике, когда любой ценой нужно добиться экономических показателей - количества ходок, увеличения объема перевезенного груза в ущерб технике, а потом попытаться представить производителю в качестве претензии разрушившуюся от такой эксплуатации машину.

Ну и, конечно, работаем над усилением в автомобиле тех его элементов, которые в таких беспощадных условиях эксплуатации быстро выходят из строя. Мы практически сняли проблему карданной передачи, которая еще три года назад была у нас притчей во языцех, дефект раздаточных коробок, дифференциалов и пр., причем направления доработки узлов, которые

при эксплуатации дают сбои, у нас под особым контролем.

- В каком смысле, Сергей Васильевич? Подробнее, пожалуйста.

- В том смысле, что если раньше план научно-технического развития, научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ, как правило, лишь формально включал в себя раздел, касающийся вопросов качества, то сегодня это стало основной его частью.

В перечне работ предприятия планом НТР на 2009 г. порядка 50 наименований тем, которые касаются изменения конструкции автомобиля для улучшения его качества и повышения срока его эксплуатации. Контролирует ход и решение этих вопросов директор по качеству, ежеквартально на уровне генерального директора проводятся отчеты о ходе работ и о подготовке изменений в производственном процессе. Поэтому и положительного результата нам удалось достичь достаточно быстро и, на мой взгляд, он адекватен тем задачам, которые были поставлены.

- Кризис не повлиял на темпы технологического перевооружения?

- Кризис нас, разогнавшихся вперед, больно остановил, мы свернули многие проекты. Мы планировали продолжить перевооружение и потратить на современные технологии порядка 100 млн гривен. До этого мы досконально проанализировали наше производство, нашли там узкие места, которые не обеспечивали необходимого качества и производительности. Вот на этих точках мы стали создавать некие островки новых технологий, которые по нашему плану должны были слиться в новое пространство современного технологического процесса. Мы заказали много новейшего оборудования, но, к сожалению, не все удалось получить по разным причинам, в том числе и из-за нежелания поставщиков отгрузить нам его сегодня с последующей оплатой. А сейчас платить вперед мы не

можем, поэтому ситуация несколько подвисла. Но тем не менее нам удалось создать достаточное количество современных производственных участков с использованием новых технологических приемов, к примеру, лазерной и плазменной резки металла, гибки стального листа большой толщины. Это оборудование позволило нам практически на 100% уйти от длительного процесса создания необходимой оснастки и подготовки производства, дало возможность ускоренного перехода и резко повысило качество. А многие детали и узлы вообще невозможно было бы сделать, используя старые технологии.

- Создать конкурентоспособный товар - это полдела. А что со сбытом?

- В последние годы мы интенсивно развиваем службу маркетинга, поскольку в прошлом КрАЗ, как и другие заводы, сбытом продукции как таковым не занимался. Выпуск ее планировался сверху и распределялась она по существовавшим тогда правилам.

Холдинговая компания "АвтоКрАЗ" продолжает выживать и получать заказы потому что много сил и средств тратится не развитие структуры сбыта. Мы не только восстановили свое присутствие в десятках стран, но и вышли на новые рынки. Целый ряд прорывов нами достигнут в Латинской Америке, Африке, на Ближнем Востоке и в Юго-Восточной Азии, причем в тех государствах, где КрАЗ никогда не ходил. Одни из них связаны с поставкой спецавтомобилей, другие - с поставкой автотехники для народного хозяйства.

Мы практически первыми среди автозаводов стран СНГ создали зарубежное сборочное предприятие, которое успешно работало во Вьетнаме. В 2008 г. этот проект несколько замедлил свое развитие. Вьетнам - страна бурно развивающаяся, это новый юго-восточный "дракон", и мы понимали, что рано или поздно там начнут экспериментировать с автомобилями ведущие европейские компании. Подобное проходили наши отечественные автопредприятия, которые сначала ушли на Scania, Volvo, а потом, получая запчасти по рочное предприятие, которое успешно работало во Вьетнаме. В 2008 г. этот проект несколько замедлил свое развитие. Вьетнам - страна бурно развивающаяся, это новый юго-восточный "дракон", и мы понимали, что рано или поздно там начнут



КрАЗ 63221 имеет шасси высокой проходимости с усиленной задней подвеской, может эксплуатироваться по всем видам дорог и бездорожью

- Современные технологии требуют и квалифицированного грамотного обслуживания. Многие машиностроительные предприятия испытывают острый дефицит в профессиональных кадрах. А как у вас?

- На первое января прошлого года впервые за всю историю КрАЗа укомплектованность кадрами составила более 95%. До этого всегда наблюдался существенный недостаток кадров по той причине, что в Кременчуге десятки промышленных предприятий. Решение кадрового вопроса говорит о доверии к предприятию на рынке труда: специалисты продолжают приходить

на АвтоКрАЗ, видя его перспективы. Особое внимание мы уделяем конструкторам, технологам, специалистам по сбыту продукции: менеджеров по продаже автотехники у нас никогда не готовили, конструкторы и технологи подрастеряли свой потенциал, а вузы не лучшим образом сориентировались, отсюда и возник провал в подготовке таких специалистов для машиностроительной отрасли.

Этот пробел мы сегодня пытаемся разными способами ликвидировать, чтобы кардинально исправить кадровую ситуацию, повысить квалификацию специалистов. Уровень приходящих кадров сегодня не лучший. А ветеранам все труднее продолжать работать. Пытаемся соединить одно с другим. Для того чтобы это происходило успешнее, большое внимание уделяем подготовке кадров, причем всех категорий. Для этого создали на предприятии современный учебный центр. Это один из элементов современного подхода в решении кадрового вопроса. Что очень важно: пересмотрены программы всех учебных курсов. Если раньше преподаватель мог прийти в класс, положить чертеж на стол и по нему рассказывать, что из себя представляет такая-то деталь или агрегат, то сегодня весь процесс преподавания переведен в интерактивный режим. Все лекции дублируются на персональных компьютерах, преподаватель имеет возможность рабочего подхода в решении кадрового вопроса. Что очень важно: пересмотрены программы всех учебных курсов. Если раньше преподаватель мог прийти в класс, положить чертеж на стол и по нему рассказывать, что из себя представляет та-



КрАЗ 65032 способен передвигаться по грунтовым дорогам различного типа



КрАЗ 65032 способен передвигаться по грунтовым дорогам различного типа



КрАЗ 65101 предназначен для монтажа различных установок

конструировании новых моделей автомобилей. У нас только в этом году созданы четыре новые модели, опытные образцы которых уже проходят испытания. Результат говорит сам за себя. Причем новые КрАЗы показывают возросший у специалистов уровень понимания, что конструкция в голем виде уже никому не нужна. Можно создать замечательную - на самом передовом мировом уровне - модель грузового автомобиля, но если реализовать ее не позволяет уровень технологий и кадров, то она пойдет в корзину, как, кстати, многое из того, что когда-то проектировалось на КрАЗе.

- Сергей Васильевич, какие конкретно новинки проходят сейчас у вас испытания и в чем их особенность?

- Прежде всего это автомобиль с новой для КрАЗа компоновочной схемой кабины - самосвал КрАЗ С20.0. Сразу же после испытаний, которые должны завершиться в течение двух месяцев, мы планируем начать производство опытно-промышленной партии, чтобы уже в следующем году начать его мелкосерийное производство. Еще вчера такие сроки на КрАЗе были просто немыслимы: нужно было минимум 7-8 лет, чтобы новая модель попала к потребителю.

У нас накопился достаточно обширный опыт в создании многоосных автомобилей с колесной формулой 8x4, 8x6 и 8x8. На КрАЗе созданы опытные конструкции всех этих компоновочных схем. К сожалению, не очень удался опыт создания на этих шасси самосвала. Мы создали самосвалы на шасси 7173С4 и шасси 7140С6. Это хорошие шасси, которые позволяют решить массу проблем, связанных с размещением спецнастроек с высокими массогабаритными показателями, поскольку потребителям требуется именно такая спецтехника: в строительном-до-

рожной, нефтегазовой, горнодобывающей, лесной и других отраслях. Нам пока не удалось создать четырехосный самосвал. Причина проста: четырехосные самосвалы с переднекапотной компоновкой имеют ряд принципиальных недостатков. Вот как шасси четырехосная машина у нас имеет хорошую перспективу. Сегодня очень многие интересуются этими автомобилями, поскольку размещение спецнастроек на других автомобилях зачастую просто невозможно.

Еще один из новых автомобилей, который мы создали на базе шасси 7140 Н6, по новой нашей системе классификации называется КрАЗ Н30.ЕХ с колесной формулой 8x6, двумя управляемыми осями, в



Такая машина, как КрАЗ 65032, справится с любыми неровностями



Все испытания такой технике по плечу

том числе последней. Он также завершает испытание и в следующем году в новом модельном ряду мы будем презентовать его как автомобиль грузоподъемностью 30 т для размещения особо тяжелых спецустановок для работы в различных отраслях народного хозяйства.

Мы создали новый автомобиль КрАЗ 17.0 ЕХ - полноприводный тягач с условным названием "Бурлак", который обеспечивает нагрузку на седло 17 т и транспортировку полуприцепа грузоподъемностью до 75 т, что очень важно в современных условиях, когда предъявляются особые требования к перемещению военной техники и нефтегазового оборудования. Эта машина, на наш взгляд, будет иметь хороший спрос.

И еще одна новинка - автомобиль, который комплексно аккумулировал в себе все модернизации, инновации, примененные на разных серийно выпускаемых машинах, - КрАЗ С.18.0 "Горняк" - 18-тонный самосвал для работы в карьерах с особо тяжелыми видами навалочных грузов: железорудными, вскрышными и другими породами. Он успешно прошел полный цикл испытаний в условиях Полтавского ГОКа, показав очень хорошие характеристики по производительности, эффективности и управляемости работы всех систем. Мы ставим его сейчас на серийное производство и будем продвигать на рынок как автомобиль семейства 4+ (у нас было всего 4 семейства капотных самосвалов. "Горняк" я оцениваю как очень нужное дополнение к существующему модельному ряду).

Очень важно, что проектирование этих автомобилей, проведение на них испытаний мы начали делать по науке. Методика, комиссия, протоколы - все как полагается, для того чтобы испытания прошли адекватно поставленной задаче по конкретному автомобилю. Кстати, наш сертифицированный испытательный центр тоже получил свое перспективное развитие.

- В каком смысле?

- Мы планируем в течение 3 - 4 лет поднять наш испытательный комплекс до уровня национального сертификационного центра, который бы включал в себя испытательный полигон, научные и исследовательские лаборатории. Словом, в миниатюре он может повторить Дмитровский полигон НАМИ. Только он будет более компактным, конечно, без аэродинамической трубы, но с достаточным набором испытательных дорог и других препятствий. Мы прагматично подходим к тому, что там должно располагаться. Берем элементы с разных полигонов, ко-

торые дают возможность не только испытывать технику, объективно оценить качество конструкции, но и наглядно продемонстрировать ее работу для потенциальных заказчиков.

- Интересно было бы знать, а из советского прошлого что-то осталось невостребованным - разработки, идеи, модели?

- История предприятия вызывает как уважение, так и сожаление. За КраЗы в свое время некому было наверху замолвить слово. КраЗ всегда был рабочей лошадкой, и те ресурсы, которые выделялись на создание новых моделей, шли либо на столичные автозаводы, либо на предприятия, которые имели статус такого значения, игнорировать который было невозможно ни Госплану, ни Минфину СССР. Достаточно сказать, что директора КАМАЗа и ВАЗа имели статус замминистров Минавтопрома СССР. А КраЗ считался рядовым провинциальным производственным объединением и от него всегда требовались штуки, штуки... Например, объем производства в 1989 г. был просто феноменальный - свыше 30 тыс. автомобилей сошло тогда с конвейера. Вся площадка вокруг завода была заставлена припаркованными автомобилями приезжавших сюда со всех концов страны снабженцев, которые стояли в круглосуточной очереди, чтобы получить заветный документ на новенький КраЗ. Жалко, что в те годы некому было пролоббировать вопрос в Москве о поставке на производство экспериментальных моделей, которые были созданы в 80-е гг. Их было множество как для народно-хозяйственного использования, так и для военных целей.

Я уверен, что машины, созданные для военных в конце 80-х - начале 90-х (с колесной формулой 8x8, которые разрабатывалась по теме "Открытие" - КраЗ-6316 с компоновкой двигателя за кабиной) по своим техническим характеристикам и по сей день аналогов не имеют. Во время испытаний (а машины прошли более 250 тыс. км. - от моря Лаптевых до Памира) не было практически такой местности, которую они не могли бы преодолеть. Жаль, что эти автомобили, как и многие другие, так и остались в экспериментальных образцах.

Полноприводные самосвалы КраЗ были созданы еще раньше, в конце 70-х годов. Но ни один из них так и не встал на конвейер. Только в начале этого века, особенно в 2005-2006 гг., мы начали серийно производить машины, созданные в 90-е годы. Например, КраЗ-65032 пользуется



КраЗ 6124 предназначен для приема отдозированных компонентов бетонной смеси, приготовления ее в пути и доставки на строительные объекты

огромным спросом как на севере, так и на юге, потому что самосвал, работающий в условиях бездорожья, не каждая компания делает. И вот эти автомобили тогда были просто выброшены в корзину со всеми наработками. У Москвы было много забот: трактора тогда надо было делать, новые двигатели, да и другие предприятия активно лоббировали свои интересы, а КраЗ оказался как-то в стороне.

- И все-таки вы выстояли и не только сохранили КраЗ, но дали ему новую жизнь, о чем свидетельствует постоянно расширяющийся модельный ряд. А ведь многие обласканные в свое время заводы-автогиганты или совсем закрылись, или влчат жалкое существование, так и не сумев вписаться в новую экономику ...

- После развала Союза и приватизации предприятия для АвтоКраЗа начался мучительный путь становления в новых экономических условиях, а затем и постепенное движения вверх. Этот процесс особенно ускорился несколько лет назад. Сегодня мы одна из самых динамично



Автомобиль комбинированного пожаротушения АКТ-2/5 (63224)-262.02

развивающихся компаний в Украине, до кризиса были в первой пятерке. Надеюсь, что после кризиса начнется очередной экономический подъем. А из прошлого мы тем не менее многое возьмем. Сейчас работаем над тем, чтобы автомобиль с колесной формулой 8x8 воссоздать, но уже в новом обличье, с новыми конструктивными решениями. Испытывают потребность в таком автомобиле и военные, и гражданские организации. И мы пытаемся объединить позитив прошлого с сегодняшним днем, чтобы получить наилучший результат.

- Осуществляются ли поставки КраЗов в Россию?

- В 2007-м - начале 2008 г. мы поставляли до двухсот автомобилей ежемесячно, потом это все замерло. Перспектива есть, она складывается не так объемно, как хотелось бы. Заказы сегодня из России ежемесячно на уровне 40-50 самосвалов, лесовозов, шасси для спецнастроек. Это заявки от частных компаний через нашу дилерскую сеть, которая создана в России.

- Сколько всего у вас дилерских центров?

- У нас не каждый дилер является продавцом автомобилей, есть и дилеры по продаже запасных частей. Если тех и других объединить, то будет порядка 150 центров в разных городах.

- Какие двигатели вы используете? Ограничивается только ЯМЗ? Или экспериментируете и с другими?

- Мы все последние годы ведем адаптацию разных силовых установок для КраЗа, поскольку целый ряд стран хотел бы иметь КраЗ, но с двигателем иным, чем ЯМЗ. Например, в Латинской Америке распространен двигатель Cummins, в странах Африки - Deutz, в некоторых - Volvo. И со всеми этими моторами мы ра-



КрАЗ 65101 с крановой установкой

ботали и работаем. Также экспериментируем с коробками передач различных производителей. С ярославцами мы договорились, что они нам дают двигатели без коробок передач, а мы их адаптируем с трансмиссией и КПП европейских производителей.

- Словом, вы выбираете комплектующие под заказчика?

- Совершенно верно. Я скажу больше: у нас нет зарубежных контрактов, предполагающих поставку одинаковых машин, т.е. каждый контракт предполагает конструктивную доработку, и мы без каких-либо возражений выполняем его в самые кратчайшие сроки. Например, в 2004 г. мы создали буквально за несколько месяцев новую модификацию автомобиля для Ирака (всего по контракту было поставлено 2200 машин). Работали не щадя себя, но успели вовремя.

- Эпоха серийного выпуска автомобилей, по-видимому, уходит в прошлое, да и конкуренция, наверное, требует максимальной гибкости?

- Я приведу факты, которые и послужат ответом на ваш вопрос. Уже нет тех одинаковых до болтика автомобилей, которые тысячами и десятками тысяч выходили с конвейера независимо от места назначения и условий эксплуатации. Более того, мы сегодня стараемся подсказать заказчику, какой именно автомобиль, из какого модельного ряда и какой именно модификации ему выбрать, чтобы машина лучше работала в тех реальных условиях, в которых ее будут эксплуатировать. У нас сегодня 25 базовых моделей, модификаций около 150, а комплектаций, или так называемых протокольных составов, более полутора тысячи. А каждый протокольный состав это и есть конструктивное отличие от базовой модели или модификации базовой модели, адаптированной под конкретные

условия. На каждый автомобиль все подробно прописывается и идет в производственный план, включая цвет, который мы также согласовываем с заказчиком. Мы добавляем все, что заказчик захочет, объединяя какие-то агрегаты либо создавая новую конструкцию.

- Количество разнообразной спецтехники год от года растет. Здесь у КрАЗа большие перспективы, учитывая его козыри - универсальную платформу и "неубиваемую" раму...

- Согласен. На КрАЗ наблюдается устойчивый спрос. Автомобиль востребован практически во всех отраслях народного хозяйства. Наши шасси имеют большую монтажную длину, высокие характеристики по прочности и надежности в сравнении с аналогами. Сегодня МЧС Украины перевооружается на КрАЗы. Мы разработали целую линейку пожарной техники на двухосных КрАЗах с колесной формулой 4x4, 6x4, 6x6. АвтоКрАЗ в советское время никогда не делал пожар-

ных машин, были лишь единичные эксперименты: КрАЗы использовали разные подразделения пожарной охраны и МЧС, но это были, скорее, кустарные модели. С 2006 г. мы серьезно занялись этой темой, и сегодня количество различных по типу пожарных автомобилей - почти полтора десятка. Среди них есть и уникальные, которые никто не производит. Это автомобили для саперов, предназначенные для разминирования местности от взрывоопасных предметов, оставшихся после Второй мировой войны. В условиях террористических проявлений, локальных войн эти автомобили незаменимы, они несут на себе бронекapsулу, оборудованы всем для поиска и дезактивации боеприпасов на месте. Мы уже сделали несколько десятков таких автомобилей для МЧС Украины - двух- и трехосных с колесной формулой 4x4, 6x6. Они дойдут в любую точку, поднимут боеприпасы весом до двух тонн, положат их на специально оборудованную платформу, с помощью приборов отыщут другие. В данный момент мы занимаемся разработкой уникального тяжелого аварийно-спасательного автомобиля. В своей комплектации это будет передвижная аварийно-техническая "скорая помощь" для любых чрезвычайных ситуаций, способная работать на водоеме, на пожаре, в завалах.

За счет внедрения новых технологий у нас освобождаются производственные площади. И мы предполагаем организовать там сборку автомобилей, которые не соответствуют нашему классу или усиливают его по специальным направлениям. Пока четкого плана нет, но переговоры о создании на нашей площадке нескольких сборочных производств ведутся. ■



Тягач-лесовоз на шасси КрАЗ 64372

Осенний экстрим КрАЗы выдержали

16



Знакомые дороги и местность на окраине города в этот раз встречали не очень гостеприимно: обильный дождь, раскисшие от грязи песчано-глинистые дороги с крутыми откосами, камышовые заросли. Тест-драйв трех последних новинок ХК "АвтоКрАЗ" приблизил к реальным условиям эксплуатации тяжелых кременчугских машин.

Валентин ОЖГО,
фото автора

Опыт вождения грузовиков в таких условиях требовал не только определенных навыков, но и предельной осторожности, внимания. С другой стороны, непредсказуемый экстрим, непогода и меняющийся сложный рельеф местности добавляли адреналина.

Руководство завода предоставило в распоряжение "Спецтехники" три автомобиля - трехосный самосвал КрАЗ С.18.0 с двигателем Cummins, тягач КрАЗ Т17.0 ЕХ и шасси КрАЗ Н.30.0 Е с ярославскими моторами. Все три машины имели статус опытных образцов и готовились к сертификации.

Первым пришлось откатывать самосвал модели С.18.0, который можно было

сравнивать с тестируемым ранее самосвалом КрАЗ 65055-053-02.

Грузовик С.18.0 получился более резвым и мощным благодаря мотору Cummins ISLe 375 30 (Евро-3) на 370 л. с. (на предыдущей модели стоял ЯМЗ-238ДЕ2 (Евро-2), имевший на 40 "лошадок" меньше). Во-вторых, у новичка тяговые характеристики при работе в тяжелых условиях стали лучше из-за КПП с ползучей передачей. К тому же механическая коробка у него не 8-ступенчатая, а "девятка", что тоже сказалось на тягово-силовых качествах и скорости.

Приемистый движок в сочетании с коробкой 9JS150TA-B и однодисковым сухим сцеплением MFZ 430 можно отнести к разряду наиболее удачных решений разработчиков за последнее время - машину не нужно разгонять ни с грузом, ни

порожняком. Она практически не ощущает 18-тонной поклажи. Отрадно и то, что рама здесь по-прежнему верна крАЗовской прочности. К тому же ее четвертая поперечина теперь усилена, что позволило поднять грузоподъемность и увеличить нагрузку на заднюю тележку.

А вот тягач КрАЗ Т17.0 ЕХ (ЯМЗ-6581.10-06, Евро-3, 400 л. с.) с полным приводом бхб лишь отчасти напоминал ТС для буксировки полуприцепов по всем видам дорог и бездорожью. Вместо привычной платформы с седельно-сцепным устройством (ССУ) машину на время испытаний оснастили 17-тонным балластом в виде коробчатообразного сварного швеллера, который имитировал паспортную нагрузку на ССУ.

Автомобиль в таком исполнении был похож не столько на тягач, сколько на гоночный грузовик. Однако по причине скользкой глинистой дороги и опасности слететь под откос устраивать ралли на предельных скоростях я не решился. Где-то на прямой и можно было разумно прибавить газу, но в основном акцент пришлось делать на проходимость, где проверялись тяговые возможности новичка в условиях полного бездорожья.

Аналогично пришлось поступить и с шасси КрАЗ Н.30.0 Е, которое готовится под монтаж различных надстроек. Оно тоже рассчитано на все виды дорог и бездорожье. Правда, для испытательного периода вместо какой-либо установки на платформу поставили обычный бортовой кузов с 30-тонным балластом. Все вместе выдало полную массу в 43,1 т.

Здесь тоже стоит 400-сильный ярославский мотор (ЯМЗ-6581.10-06, Евро-3), который довольно чутко реагировал на всевозможные режимы теста. Полный отчет о тест-драйве читайте в следующем номере журнала. ■

