



TATRA ВОЗВРАЩАЕТСЯ

Знаменитая чешская марка грузовиков, которая уже 69 лет продается в нашей стране, устами Петра Карасека (Ing. Petr Karásek), генерального директора Tatra Trucks a.s., тревожной весной 2014 года напомнила о своем существовании и амбициях, для начала в традиционных, исторически сложившихся сегментах эксплуатации. Разумеется, о прежних объемах производства и экспорта, а в СССР он порой достигал 5000 машин в год (в рекордном 1986-м поставлено 5422 ед.), речь не идет даже в перспективе, однако складывается впечатление, что намерения у чешской компании самые серьезные. Кстати, российский парк грузовиков Tatra, которые все еще «на ходу», оценивается примерно в 30 тысяч ед.

Алексей САМОЙЛОВ/Фото автора и Tatra Trucks a.s.

Для понимания ситуации кратко напомним историю компании. Она основана Игнацем Шусталой (Ignac Schustala) в июне 1850 года в моравском селении Нессельдорф (с 1921-го – город Копрживнице). Первый автомобиль NW «Prezident» построен в 1897-м, причем при некоторой поддержке самого

Карла Бенца. Первый грузовик появился годом позже. Название марки «Tatra» возникло в 1919 году, после успешных испытаний легковых автомобилей серии «U» в Высоких Татрах. Год спустя так стали обозначать и грузовики, начиная с семейства TL-4. Но более важно другое. В начале 20-х годов прошлого века работавший на

предприятию инженер Ганс Ледвинка (Hans Ledwinka) разработал и запустил в производство трансмиссию, интегрированную в хребтовую раму (так называемую татровскую «трубу»), мировая премьера которой состоялась 28 апреля 1923 года на Пражском автосалоне (на Tatra-11). Без серьезных концептуальных изменений это кон-

структивное решение до сих пор реализуется в Чехии, и вряд ли его можно признать устаревшим.

Краткий экскурс в историю не случаен. Дело в том, что, если отвлечься от чередования собственников компании в последние годы, прямо или косвенно способствовавших падению производства в Копрживнице, фактической потере

ряда вспомогательных производств и сокращению присутствия на ряде традиционных рынков сбыта, все нынешние плюсы и минусы Tatra «вытекают» именно из «трубы»...

Татровская «труба» по пунктам

Плюсы. С технической точки зрения, особенно когда мы подразумеваем тяжелые дорожные условия, концепция Ледвинки изумительна по простоте и надежности.

Снизу: фактически броня (сама «труба» выполняется из легированной стали); нет ни одного карданного вала и соответствующих шарниров, а как следует из первого постулата теории надежности: «100-процентную надежность детали или узла гарантирует только их отсутствие в изделии». При наезде на препятствие нельзя повредить картер ведущего моста, потому как его тоже нет. Двигатель и коробка снизу защищены все той же «трубой». Полностью независимая подвеска гарантирует высокую проходимость на всех видах дорог и местности. В случае необходимости буксировки самого автомобиля либо тяжелого прицепа нагрузка приходится не на переднюю/заднюю поперечи-

ну и концы лонжеронов рамы, а на растяжение всей «трубы», выполненной, повторюсь, из легированной стали.

Хребтовая рама существенно упрощает работу производителей надстроек: даже при движении по сильно пересеченной местности на надстройку любой сложности не передаются скручивающие нагрузки, посему можно ограничиться простым и относительно легким надрамником. Более того, легко удастся «играть» колесной формулой, числом управляемых осей (до 12х12х12 включительно) и колесной базой – меняются только две простенькие детали, посему понятно, что Tatra по определению способна удовлетворить любые пожелания надстройщиков и покупателей.

Между плюсами и минусами. Да простится автору неофициальная информация, но вообще-то в вахтовых городках за Уральским хребтом иногда говорят: «Если на отсыпной дороге заведется хотя бы одна Tatra, очень скоро остальным там будет делать нечего». Дело в том, что, в отличие от грузовиков с зависимой подвеской, которые посылно накачивают такую (грунтовую) дорогу, чешская машина начинает «резать» колею. И колею только под себя:

под независимую подвеску и броню хребтовой рамы. Впрочем, допускаю, в некоторых условиях это скорее плюс, чем минус. Ибо действительно Tatra может работать там, где конкурентам делать нечего...

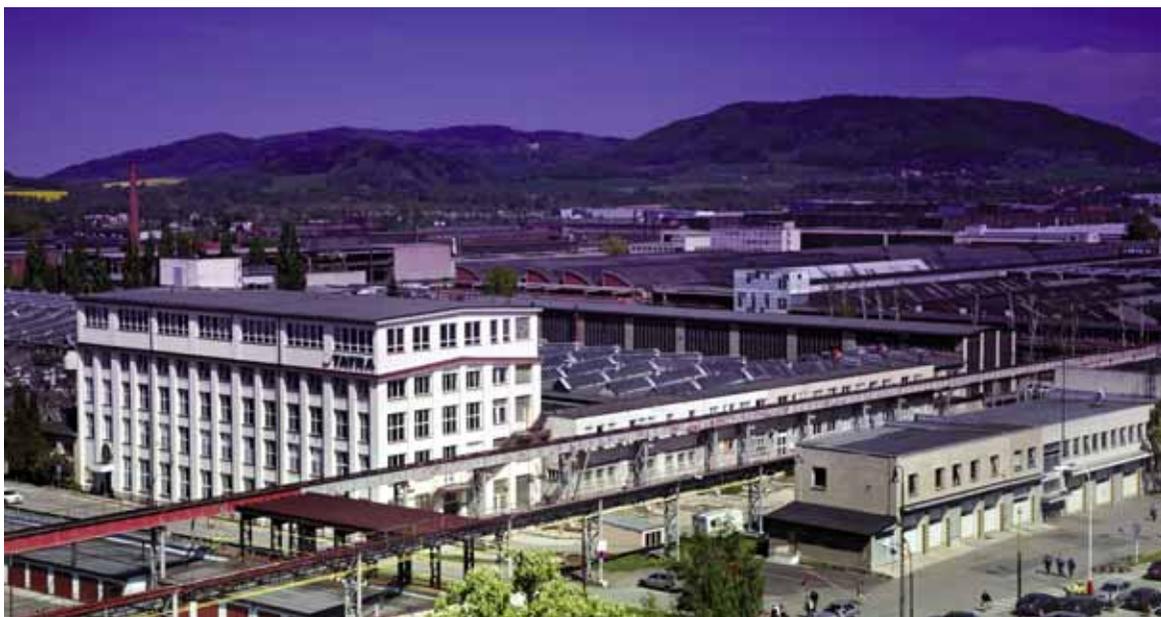
Минусы. А куда без них, ибо, как показывает история мирового автопрома, попытки подражания концепции Ганса Ледвинки были, есть и будут, однако почему-то только в Копрживнице по-прежнему все получается.

1. Tatra может быть только полноприводной. Да, попытки создать неполноприводный грузовик, вплоть до магистрального седельного тягача, предпринимались неоднократно, но, как известно, закончились они ничем. Дело в том, что можно убрать один (или несколько) приводных валов из «трубы», но остальной набор шестерен в мостах остается и, понятно, всегда «хочет» солярки...

2. Подавляющее большинство компонентов хребтовой рамы предназначены «только для Tatra». С учетом реальных объемов выпуска в Копрживнице (менее 1000 грузовиков в год) цена их достаточно высока. Это не только обуславливает сравнительно высокую стоимость приобретения.

Хребтовая рама существенно упрощает работу производителей надстроек: даже при движении по сильно пересеченной местности на надстройку любой сложности не передаются скручивающие нагрузки, посему можно ограничиться простым и относительно легким надрамником

Завод Tatra в Копрживнице



МИМОЕЗДОМ



**Генеральный директор
Tatra Trucks a.s.
Петр КАРА́СЕК
(Ing. Petr Karásek)**

Возраст – 49 лет. Окончил машиностроительный факультет VUT Brno, MBA при Sheffield Hallam University, аспирантуру корпоративного, коммерческого и трудового права юридического факультета Masarykovy University в Брно. Является заместителем председателя Чешской ассоциации временного управления (Česká asociace interim management) и членом международной Turnaround Management Association. Также пан Карасек член правления Сообщества автомобильной промышленности Чешской Республики (Sdružení automobilového průmyslu České Republiky) и вице-президент дивизиона автосборочных предприятий.

Трудовую деятельность начал на автобусном заводе Karosa в г. Высокое Мыто (Чехия) в качестве конструктора шасси, позже занимал пост заместителя главного конструктора и отвечал за различные технические проекты. В конце 1990 года создал заводской отдел продаж, но после появления стратегического партнера в лице Irisbus возглавил коммерческую и послепродажную деятельность фирмы в должности коммерческого директора и члена правления. Позже работал на руководящих должностях в холдинге «Irisbus». С 2001 года занимался реструктуризацией и антикризисным управлением на производственных, преимущественно машиностроительных предприятиях: Škoda Transportation, AWELD, DISA и прочие.

Петр Карасек работает на заводе в Копрживнице с июля 2013-го. Провел масштабный анализ состояния предприятия, на основании которого предложил пути выхода из кризиса. С 1 октября 2013 года занимает должность генерального директора.



Практически лишь вариации длины только этих двух деталей ([1] – секция трубы, [2] – приводной вал) позволяют варьировать базу и длину рамы, а меняя их число (разумеется, мосты тоже нужны), можно изменять и колесную формулу от 4x4 до 12x12. Число управляемых осей может быть любым...

Невозможно создать и «бюджетный» вариант грузовика: утрированный пример – вместо мостов ZF использовать аналоги, например, китайского производства. Локализация производства, если отойти от машинокомплектов, на мой взгляд, экономически бесперспективна. Да и запасные части: для любых конкурентов есть три варианта – оригинал,

аналог, контрафакт; для Tatra – только оригинал или контрафакт. Последний пункт – со всеми вытекающими последствиями.

3. Машина требует повышенных трудозатрат при некоторых видах ремонта. Например, трансмиссия очень надежна (известны прецеденты даже 20-летнего ее срока службы до ремонта), но раздаточная коробка интегрирована в трубу, и для ее замены либо снятия для ремонта машину надо «раскатить» в буквальном смысле слова: отвернуть болтовые соединения и отодвинуть переднюю часть грузовика от задней. Еще пример: «труба» ограничивает доступ снизу к двигателю, сцеплению и коробке передач. При этом, как помнится, на бескапотных автомобилях (T815) на замену сцепления отводится порядка 8 нормо-часов, а на капотных (T163 Jamal) необходимо еще и полностью снять кабину...

вика при общем объеме выпуска 763 ед. В 2014-м планируется продать 760 ед.

Ключевым приоритетом производственной программы остается мелкосерийный выпуск тяжелых внедорожных автомобилей с учетом требований заказчиков (в Копрживнице прекрасно понимают, что возврат к прежним, «социалистическим» объемам производства сегодня невозможен). Равно как и традиционные сегменты применения техники: строительство; добыча полезных ископаемых; лесное, сельское и коммунальное хозяйство; аварийно-спасательные работы, включая борьбу с пожарами; военные, миротворческие и полицейские операции.

Предлагается сосредоточить внимание на выпуске шасси с применением унифицированных элементов компонентной базы для оптимизации производства и использования агрегатов ведущих мировых производителей. Например, двигателей PACCAR, Cummins, Deutz, равно как и собственных «воздушников», коробок передач ZF и Allison... При продвижении продукции особое внимание будет уделяться странам с тяжелыми дорожно-климатическими условиями: Россия, Индия, Австралия, Бразилия, Туркменистан, Азербайджан, Ближний Восток, Африка. Также будут реализованы мероприятия по улучшению качества, надежности и доступности сервисных услуг.

Модельный ряд. Его основу традиционно составят средне-

Ключевым приоритетом производственной программы остается мелкосерийное производство тяжелых внедорожных автомобилей с учетом требований заказчиков



Принципиальная схема трансмиссии Tatra и ее фрагмент в металле (исполнение для T158)



Возрождение: первые шаги

Немного политики. В марте 2013-го полноправным владельцем Tatra стала остравская компания «Truck Development», и сегодня, по словам Петра Карасака, предприятие переживает первый этап реструктуризации, в рамках которого сокращено более 100 рабочих мест (цель: один выпущенный автомобиль на одного работника). Для справки: на 1 января 2014-го в материнской компании работало 952 человека и еще около 600 трудились в дочерних компаниях. В 2013-м Tatra реализовала 722 грузо-



Tatra T815-290S8T 42.300.8x8.1R/331 на строительстве нефтепровода ВСТО-1

▼ Знаменитая татровская колея [1]. Посредине отпечаток хребтовой рамы. С конкурентами, которые пытаются «ползть» так же, случаются мелкие и крупные неприятности. На фотографии [2] – картер среднего моста самосвала бхб весьма именитой марки после 40 тысяч км эксплуатационных испытаний на месторождениях севернее Нового Уренгоя

и крупнотоннажные коммерческие и тяжелые специальные автомобили.

Основой производственной программы станет семейство **Tatra T158 Phoenix**. При этом от простого использования ка-

бин от DAF CF и двигателей PACCAR серии MX планируется перейти к более глубокому сотрудничеству с DAF Trucks N.V. Дело в том, что голландский производитель грузовиков в принципе не имеет в мо-

дельной линейке полноприводных машин, а у Tatra нет неполноприводных. Предположу, что теоретически можно задуматься о создании некоего консорциума на паритетных началах. При этом чешский про-



Основной производственной программы в ближайшей перспективе станет Tatra T158 Phoenix



T163 Jamal и T815 TerrN⁰¹ постепенно уступают место Фениксу

Основной производственной программой станет семейство Tatra T158 Phoenix. При этом от простого использования кабин от DAF CF и двигателей PACCAR серии MX планируется перейти к более глубокому сотрудничеству с DAF Trucks N.V.

изводитель получает доступ к самой современной агрегатной базе, вплоть до двигателей Euro-6, а голландский партнер – выход на рынок техники, предназначенной для тяжелых условий эксплуатации, вплоть до армейских автомобилей.

Кстати, пробная эксплуатация Phoenix'ов в РФ, с колесной формулой как 6x6, так и 8x8, показала неплохие результаты. В итоге давнишний партнер чешских автомобилестроителей – компания «Сургутнефтегаз» после трехлетнего перерыва заказала пять Phoenix'ов (8x8). Отметим попутно, что в 2013-м в РФ было продано 76 Татр, план на 2014-й – около 100 ед.

Выпуск автомобилей семейств **T815 TerrN⁰¹** и **T163 Jamal** постепенно будет сворачиваться. Дело в том, что они используют мотор Tatra с воздушным охлаждением, а он может быть только Euro-5. Установка любого иного из существующих в мире двигателей Euro-6 потребует серьезной модернизации не только кабин, но и собственного штамповочного производства, что вряд ли обоснованно с учетом реальных объемов выпуска. Более того, если исключить экзотические исполнения (припоминают некий австралийский контракт на 100 ед.), здесь можно использовать только собственную МКП Tatra либо редкую для

гражданских автомобилей АКП Twin Disc: дело в том, что компоновочно коробка и раздатка у T815/T163 объединены в один агрегат. При этом Phoenix позволяет использовать вообще любые коробки передач, и более того, даже хребтовая рама у него своя, включая наличие пневмоподвески спереди. Так что с экономикой здесь, думается, все более чем понятно...

Выпуск семейства **T815-7** будет увеличиваться. Изначально этот грузовик создавался для военных, но в последнее время пользуется большим спросом и в гражданских отраслях. Одна из его особенностей – кабина. И хотя внешне она непритязательна, но за счет использования плоских листов металла и стекол, отсутствия пластиковых деталей оперения отличается высокой прочностью и отличной ремонтопригодностью, а это важно, когда условия применения не исключают регулярные повреждения деталей кабин.

Выпуск среднетоннажных автомобилей семейства **T810** будет продолжен. Хотя мне думается, что его ждет модернизация, поскольку здесь использована достаточно старая кабина от Renault Midlum, и хотя для военных и специальных автомобилей это не имеет значения, но для гражданских заказчиков вероятны проблемы при заказе



▲ Выпуск Tatra T815-7 будет увеличиваться за счет гражданского сегмента использования

▼ К среднетоннажнику T810 есть большой интерес покупателей, впрочем, пока гражданские варианты поставляются только в Чехию и Словакию...





Иногда к Tatre высказываются претензии, в том числе по надежности автомобиля. На фотографии один из карьеров в окрестностях Сургута (весна 2005 года). Tatra T163-370SKT, конструктивная грузоподъемность 25 тонн. Расчетная нагрузка каждой из задних осей с комбинированной подвеской по 15 тонн. Вопрос: сколько в кузове, если машина обрела «обратную косолапость»? Кстати, воздух из пневмоподушек точно не ушел, ибо, даже судя по дыму выхлопа, мотор работает. А песочек намывной, промороженный, насыпной плотностью порядка 1,9-2,0 т/м³. Лично считал с учетом параметров ковша экскаватора: похоже, в кузове не менее 32-33 тонн. Комментарии нужны или еще «кого-нибудь» со стандартным перегрузом более 30% во внедорожных условиях тогда нам надо было покатать?

Одна из недавних разработок Tatra для России: Tatra T158 Phoenix 8x8, полная масса 50 тонн, двигатель 462 л.с., МКП ZF, двухступенчатая «раздатка», центральная подкачка. Опционально – арктический пакет: топливный фильтр с подогревом, дополнительный топливный электронасос; автономный подогрев охлаждающей жидкости и двигателя; специальный подогрев картера МКП и блока двигателя; предварительный прогрев аккумуляторного ящика и аккумуляторов во время эксплуатации; бортовое зарядное устройство, подключаемое к внешней электросети; обогреваемые шланги подачи жидкости AdBlue; автономный воздушный отопитель кабины; подогрев кузова

с двигателями Euro-6. Кроме того, если действительно наладятся партнерские отношения с DAF Trucks, почему бы не попробовать для T810 варианты с кабинами серий CF или LF (унифицировать, так весь модельный ряд, правда, LF заимствует кабину от того же Midlum). На всякий слу-

чай напомню: у автомобилей этого семейства «трубы» нет, и трансмиссия у них собственная, хотя и достаточно оригинальная.

Вместо выводов позволю себе рассказать еще одну легенду, услышанную в вахтовых город-

ках севернее Сургута. В обстановке, далекой от официальной (под пургу и крепкий чай с пирогами – напомню: там всегда «сухой» закон), меня уверяли, что успех освоения нефтяных и газовых полей Сибири обеспечила формула из трех «Т». Допускаю, что сегодня она может оказаться не совсем полит-

корректной, но это «Терпение, Татары, Татры».

Так что вообще-то возвращается не просто чешский грузовик, но и то самое, знаменитое третье «Т». А как показывает опыт северного строительства, без «трубы» хребтовой рамы даже нефтяным или газовым трубам частенько бывает трудно. ■

