



СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ»

КАК В МИАССЕ ДЕЛАЮТ «ТРАККЕРЫ»

КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ |||| ФОТО АВТОРА

«СОВМЕСТНОМУ ПРЕДПРИЯТИЮ АБСОЛЮТНО НЕЧЕГО СКРЫВАТЬ НИ ОТ ПРЕССЫ, НИ ОТ ЗАКАЗЧИКОВ, ПОЭТОМУ, ЕСЛИ ЕСТЬ ТАКОЕ ЖЕЛАНИЕ, ВЫ МОЖЕТЕ ОЗНАКОМИТЬСЯ С НАШИМ ПРОИЗВОДСТВОМ ЛИЧНО!» ЧИТАТЕЛИ ДОЛЖНЫ ПОМНИТЬ, ЧТО ТАКИМ ПРИГЛАШЕНИЕМ ЗАВЕРШИЛОСЬ ОПУБЛИКОВАННОЕ НА СТРАНИЦАХ ПРОШЛОГО НОМЕРА ЖУРНАЛА ОБСТОЯТЕЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» ВЛАДИМИРОМ НОВИКОМ. ОТ ЗАМАНЧИВОГО ПРЕДЛОЖЕНИЯ ПОПАСТЬ ТУДА, ГДЕ РОЖДАЮТСЯ РОССИЙСКИЕ «ТРАККЕРЫ», ОТКАЗЫВАТЬСЯ БЫЛО ПРОСТО СМЕШНО, И Я В СОПРОВОЖДЕНИИ СПЕЦИАЛИСТОВ КОМПАНИИ СРАЗУ ЖЕ ИЗ ДИРЕКТОРСКОГО КАБИНЕТА ОТПРАВИЛСЯ В ПРОСТОРНЫЙ СБОРОЧНЫЙ ЦЕХ.

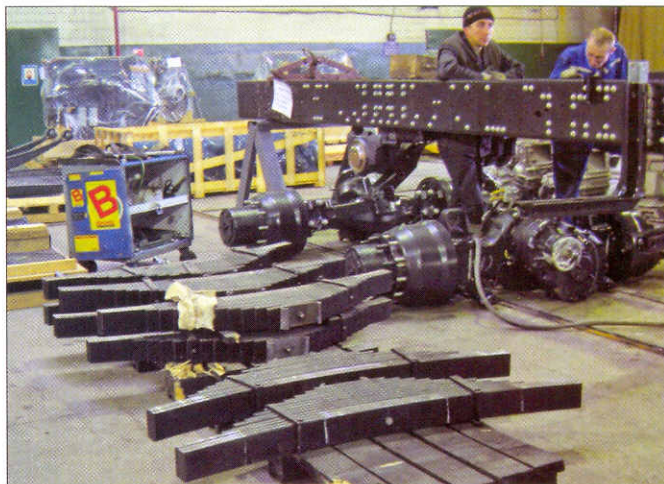
Производство на расположенном в Миассе российско-итальянском СП организовано таким образом, что практически все операции по изготовлению Iveco Trakker осуществляются под одной крышей: если в начале сборочного цеха тебя встречают штабеля лонжеронов и поперечин для будущих рам, то с противоположной стороны, возле ворот, ведущих на площадку готовой продукции, можно увидеть уже полностью собранные автомобили. Но это не значит, что здесь, как на некоторых других производствах, к почти полностью сделанным на чужбине машинам привин-



ПЕРВЫЙ ШАГ К ПОЯВЛЕНИЮ НА СВЕТ IVECO TRAKKER – ИЗГОТОВЛЕНИЕ МОЩНОЙ ЛОНЖЕРОННОЙ РАМЫ



ДАЖЕ УПРАВЛЯЕМЫЕ МОСТЫ – С КАРТЕРАМИ ГЛАВНОЙ ПЕРЕДАЧИ. ВЕДЬ ДЕВЯТЬ ИЗ ДЕСЯТИ РОССИЙСКИХ «ТРАККЕРОВ» – ПОЛНОПРИВОДНИКИ



ЧУСОВСКИЕ РЕССОРЫ – ОДНИ ИЗ НЕМНОГИХ РОССИЙСКИХ КОМПЛЕКТУЮЩИХ В КОНСТРУКЦИИ «ТРАККЕРА»

чивают колеса и устанавливают еще кое-какое оборудование, так сказать, по мелочи. Как раз наоборот: совместное предприятие реально изготавливает грузовики, начиная от сварки рам и кабин и заканчивая самостоятельной разработкой и сборкой некоторых надстроек, в частности самосвальных кузовов. Более того, «Траккеры» не просто собирают – в их конструкцию по требованию заказчика вносят значительные изменения, поэтому практически исключена ситуация, когда в двух разных партиях можно обнаружить одинаковые грузовики. Количество вариантов всевозможных доработок и предлагаемых к установке опций превышает три сотни позиций! И это сильная сторона СП: когда другие европейские поставщики тяжелой автомобильной техники из-за продолжающегося на российском рынке дефицита часто отпускают заказчикам не то, что им нужно, а то, что удастся найти у дилеров в разных концах Европы, в Миассе делают машины, полностью соответствующие индивидуальным требованиям и пожеланиям. В качестве подтверждения сему среди автомобилей разной степени готовности с синими, красными, желтыми и белыми кабинами резонировал экземпляр цвета хаки. Оказалось, что это шасси, предназначенное для последующего оборудования спецкузовом для перевозки ядерных материалов. Поэтому согласно требованиям международных стандартов его кабина сделана бронированной, а значит, пришлось усилить ее каркас, подвеску и механизм опрокидывания. Никто из прочих отечественных про-

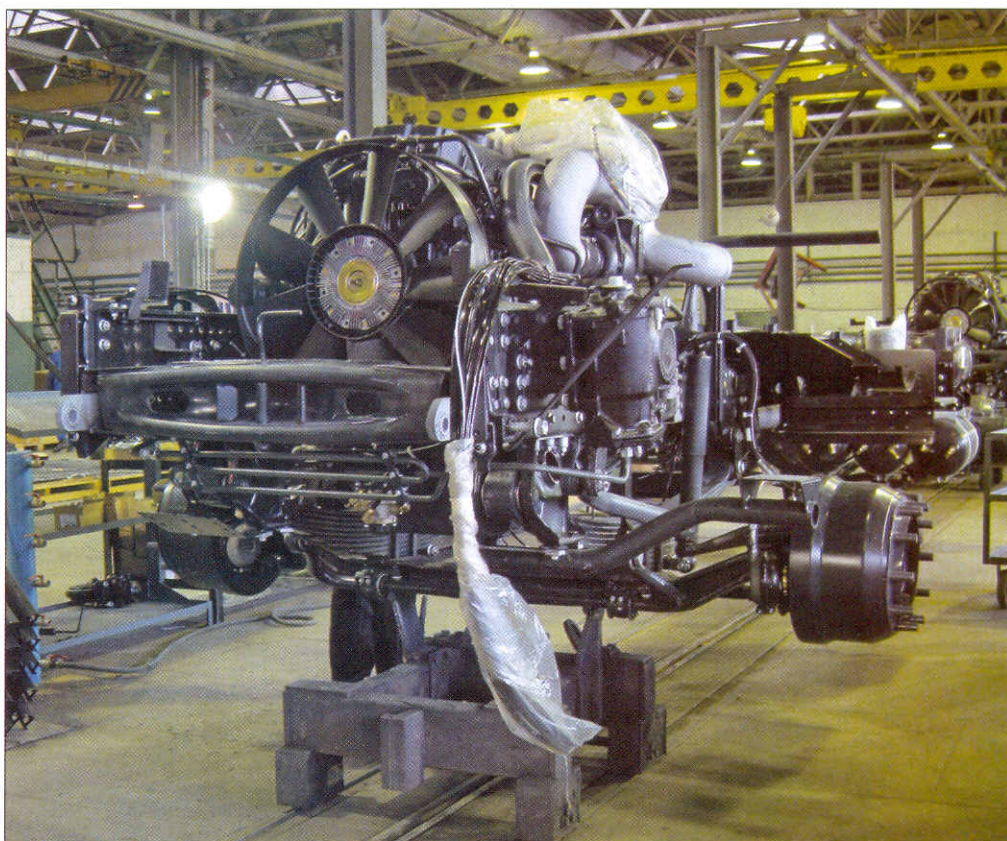
изводителей грузовиков не оказался готовым к созданию такого автомобиля, за исключением СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ», чьи конструкторы и технологи смогли реализовать в доработанном «Траккере» все требования российских атомщиков.

Впрочем, вернемся в сборочный цех. Как и везде, производственные операции по изготовлению грузовиков начинаются со сборки мощной лонжеронной рамы. Причем ее не сваривают, как это было бы логично предположить, а соединяют многочисленными болтовыми

соединениями, что значительно увеличивает гибкость производства. Рамы для повышения прочности дополнительно усиливают вставками и изготавливают самой разной длины – она определяется исключительно тем, какой надстройкой предстоит комплектовать машину или какие она будет перевозить грузы.

Когда автомобильный «хребет» готов, к нему подсоединяют мосты. Причем на площадке, где они складированы, не увидишь экземпляров, у которых отсутствует главная передача:

девять из десяти выпускаемых в Миассе «Траккеров» обладают полноприводной трансмиссией. Это неудивительно: во-первых, полноприводники рентабельны в производстве, тогда как заднеприводные модели собирать в Миассе не столь интересно с экономической точки зрения; во-вторых, большинство заказчиков эксплуатирует технику, выпущенную СП, в жесточайших дорожных условиях, а зачастую и на бездорожье, так что заказывать полноприводные модификации им сам Бог велел.



ВСЛЕД ЗА МОСТАМИ НА РАМУ ВОДРУЖАЮТ СИЛОВОЙ АГРЕГАТ. ЭЛЕКТРОНИКУ ДВИГАТЕЛЯ ПРОГРАММИРУЮТ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ НАЗНАЧЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ

из прочих отечественных про-