



18 Пошлины на автобусы растут в России, Казахстане и Белоруссии	20 В ДТП чаще всего страдают пассивные участники движения	24 Renault Trucks и Volvo Trucks — близнецы-братья?
---	---	---

На прошедшей в столичном комплексе «Крокус Экспо» выставке Comtrans-2013 в рамках конкурса «Лучший коммерческий автомобиль года в России» Tatra T158 Phoenix удостоилась первого места в номинации «Перспектива года». Вот и в Копрживнице рассчитывают, что новая модель поможет чешскому производителю тяжелых грузовиков возродить былую славу, а заодно и вернуться к прежним объемам производства.

Tatra по имени «Феникс»

— призовой фонд —

Последний раз пятизначными объемами производства завод в Копрживнице мог похвастать в далеком 1990-м. Тогда было реализовано 14 620 грузовиков. С крахом социалистического сотрудничества и развалом СССР, а именно он и Китай в те времена были основными покупателями Tatra, дела учешской компании пошли из рук вон плохо: редко когда выпуск превышал 2 тыс. единиц, а то и вовсе ограничивался сотнями. Дело, разумеется, не только в потере традиционных рынков сбыта, но и в крайне узком рыночном сегменте применения чешских грузовиков, исторически заложенном легендарной конструкцией Танса Ледвинки — хребтовая рама, полностью независимая подвеска и практически всегда только полный привод.

Череда собственников также не способствовала выходу из кризиса. В новейшей истории Tatra, если считать таковой последние лет 20, компания переходила из рук в руки несколько раз. Сначала в 1992-м она была продана американцам: ее владельцами стали Джеральд Гринвалд, Джек Рутерфорд и Дэвид Шелби. Эта команда в свое время спасла от банкротства Chrysler (наряду с Ли Якоккой, надо полагать). 1996-м датируется попытка втянуть ее в сплавационный холдинг Sipox. Два года спустя Tatra вновь оказывается под контролем государства. Кстати, именно в 1998-м в Копрживнице выпустили последнюю легковую Tatra — T700, после чего производство стало специализироваться исключительно на грузовиках. В 2001-м чешское правитель-



Аналогия со сказочной птицей напрашивается сама собой. Оправдает ли «Феникс» свое название, покажет время

во приняло решение продать компанию (91,6% акций) американской SDC International. Та, в свою очередь, сохранив за собой контрольный пакет, реализовала 40,6% акций Tatra своему стратегическому акционеру — корпорации Terex. Позже, в 2003-м, SDC International передала Terex все свои акции. Далее в 2006-м была образована Tatra Holdings s.r.o. Эта структура, куда вошли четыре инвестора — брюссельская KBC Private

Equity, индийская Vectra Ltd (партнер Tatra по совместному предприятию в Индии), американский инвестор Сэм Айд и чешская компания Meadow Hill, выкупила акции Tatra у Terex. Очередная смена владельца, с Tatra a.s. на Tatra Trucks a.s., последовала уже в марте нынешнего года, когда полноправным владельцем завода стала остравская компания Truck Development, выложившая за него €6,85 млн (рыночная стоимость Tatra оценивалась в €68,75 млн при висевших на ней долгах на сумму €58,4 млн).

Однако еще прежние владельцы пришли к нехитрому выводу: для то-

го чтобы выжить, Tatra нужен сильный партнер с современной агрегатной базой. Переговоры на сей счет велись со всеми ведущими европейскими производителями грузовиков, и на финише выбор стоял между DAF и Renault Trucks. Кстати, опыт общения с Renault у чехов уже имелся: на машины военной серии T810 устанавливались кабины от Renault Midlum. Остановились, однако, на голландской компании, которая, между прочим, в свое время тоже балансировала на грани банкротства и, спасенная правительством страны, окрепла, лишь очутившись под крылом заокеанской Рассар.

Разработка совместной машины под названием Tatra Phoenix длилась 15 месяцев. Ее создатели не мудрствуя лукаво скрестили традиционное шасси Tatra с современными европейскими кабиной и силовым агрегатом. В результате Phoenix удалось не только сохранить традиционные фамильные ценности в лице знаменитой хребтовой рамы с качающимися полуосями, но и приобрести новые потребительские качества. Наличие центральной несущей «трубы» вместо традиционной рамы помимо того что исключает повреждение трансмиссии в тяжелых дорожных условиях, снижает и снаряженную массу автомобиля в пользу увеличения грузоподъемности. В свою очередь, полностью независимая подвеска позволяет с большими скоростями и комфортом передвигаться по бездорожью.

Понятно, что шасси подвергли некоторой доработке. Так, например, передняя ось/оси получили пневматическую подвеску с увеличенной до 9 тонн грузоподъемностью. Амортизаторы установлены позади полуосей, изменилось и место установки рулевого механизма, а соответственно, и конфигурация тяг. Иное решение нашли и для кронштейнов крепления подрамника к «трубе». Что касается задней подвески, то здесь, как говорится, возможны варианты: либо рессорная или стандартная комбинированная подвеска (пневмобаллоны и пружины) с осевой нагрузкой 11,5 тонны, либо усиленная King Frame (пневмобаллоны и рессоры) — 13, 15 или 16 тонн. Колесная формула на выбор: 4x4, 6x6, 8x6 и 8x8. Кроме того, Phoenix агрегируются новыми раздаточными кор-

ками. Причем теперь между раздаткой и коробкой передач установлен короткий карданный вал, что значительно упрощает снятие КПП, скажем, для замены сцепления.

Комфортабельная кабина от DAF CF 85 доступна как в «дневном» исполнении, так и со спальным местом. 12,9-литровый двигатель серии Рассар MX мощностью 360–510 л. с. агрегируется с 16-ступенчатými коробками передач ZF. В стандартном исполнении — механическими и в качестве опции с автоматизированными AS Tronic.

Появление Tatra Phoenix позволяет предположить, что в обозримой перспективе собственное производство через пять-семь лет вернется к годовым объемам выпуска в 10–15 тыс. грузовиков пока кажется несбыточной утопией. Планировалось, например, что в 2012 году выпуск Phoenix составит порядка 1 тыс. ед. В реальности было собрано менее сотни машин, что составило примерно 20% от общего объема выпуска (496 ед. в 2012-м, план на 2013-й — 880 ед.). Словом, все в рамках мифологии.

Александр Солнцев,
главный редактор
журнала «Комтранс»

18+

Встречайте JUMPY!

БИЗНЕС-КЛАСС CITROËN

* Креативные технологии. Реклама.

** Цены действительны на следующие версии автомобилей: Citroën Berlingo грузовой 1,6i 90 МКПП фургон; Citroën Jumpy Fourgon HDi 90 МКПП; Citroën Jumpy Multispace HDi 90 МКПП; Citroën Jumper Fourgon FgTl 30 L1H1 2,2 HDi 130 МКПП; Citroën Jumper Minibus на базе L1H1 2,2 HDi 130 МКПП, 8+1 мест. Цены действительны до 31.10.2013.

*** Citroën Berlingo грузовой 1,6i 90 МКПП, для длинной версии; Citroën Jumper Fourgon Fg L4H3 2,2 HDi 130 МКПП; Citroën Jumper Minibus Автобус категории А (городские перевозки:18+4).

CITROËN BERLINGO грузовой

от 611 000 руб **

ВМЕСТИМОСТЬ – 2 ЕВРОПАЛЛЕТА**

CITROËN JUMPY **НОВИНКА 2013**

грузовой от 899 000 руб **

пассажирский от 999 000 руб **

CITROËN JUMPER FOURGON

от 1 019 000 руб **

ДО 17 м² БИЗНЕС-ПРОСТРАНСТВА**

CITROËN JUMPER MINIBUS

от 1 257 000 руб **

ДО 22 ПАССАЖИРОВ***

Представляем Вам программу Citroën Business, с которой Ваш бизнес покорит новые высоты. Корпоративных клиентов ждет всесторонняя поддержка в вопросах покупки и дальнейшего обслуживания автомобилей. Это и специально выделенные менеджеры, и парк автомобилей для тест-драйва, и услуга предоставления подменного автомобиля, и, конечно, гарантия оперативной сервисной помощи. Пристегните ремни и приятного полета бизнес-классом!

Для корпоративных клиентов действует специальное предложение.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE*