



ЧЛЕН КОМАНДЫ «КАМАЗ-МАСТЕР», ПОБЕДИВШЕЙ В РАЛЛИ «ДАКАР 2010», ВЛАДИМИР ЧАГИН

глава Республики Татарстан Рустам Минниханов также является одним из лучших автогонщиков России, не раз завоевывавшим главные призы за рулем боевого спортивного «КамАЗа» на этапах Кубка мира по внедорожным ралли.

ОБКАТКА ТЕХНОЛОГИЙ Один из главных факторов успеха «КамАЗа», считают специалисты, — это уникальная сложившаяся команда, прошедшая все ступени проверки на выносливость на трассе. Все члены российского экипажа начинали в научно-техническом центре КамАЗа слесарями или механиками, а потому являются не только опытными пилотами, но и мастерами «по железу», великолепно знающими каждый винтик в машине и способными самостоятельно заменить в пустыне любую самую сложную запчасть. Экстремальных ситуаций на их долю выпало предостаточно. Так, в этом году на пересечении Анд и Кордильер им пришлось испытывать свои машины на выносливость в непроходимых дюнах высотой с 20-этажный дом, коварных сыпучих песках, полным бездорожье, при жаре под 40 градусов, в резкой смене климатических зон, ветрах с песочной пылью и на острых солончаках в пустыне Атакама. Пилоты признаются, что это не самое страшное. Однажды из-за конфликта между Мавританией и Марокко часть гонок прошла по узкому коридору, вокруг которого была заминированная территория, а в 1998 году они попали под обстрел сепаратистов в Западной Сахаре.

Не менее важен, впрочем, и другой фактор. На фоне почти безнадежного российского автопрома КамАЗ создал и продолжает совершенствовать уникальный продукт — гоночный автомобиль на базе КамАЗ-4310 и ряд его других модификаций. Автомарафоны — серьезное испытание, которое подвергает жесткой ревизии продук-



ПРОФИЛАКТИЧЕСКИЙ ОСМОТР АВТОМОБИЛЕЙ «КАМАЗ» НА ТРАССЕ РАЛЛИ «ДАКАР 2010»

цию любой автомобильной корпорации. Для КамАЗа они стали идеальным испытательным полигоном, позволяющим после апробации на гоночных экземплярах перенести те или иные их преимущества на серийные автомобили, так как гоночные грузовики «Дакара» серьезно отличаются от конвейерных моделей. Чтобы понять насколько, достаточно перебрать «портреты» участвовавших в гонках «КамАЗов».

Так, в 1994 году команда выступала на автомобиле с ярко выраженными спортивными характеристиками, принципиально отличающимися от обычных — на КамАЗ-49252 с двигателем 750 л. с., среднемоторной компоновкой, 25-дюймовыми колесами и дизайнерской скошенной платформой внедорожника для снижения аэродинамического сопротивления. Подобные эксклюзивные варианты, бывает, рождаются в муках и увозятся с гонок на эвакуаторах. Например, КамАЗ-49255 на «Дакаре»-1998 имел 12-цилиндровый двигатель супермощности 1050 л. с., и его не выдержала трансмиссия. В 2000-х команда «КамАЗ-мастер» создала новую модель КамАЗ-4911 Extreme, не имеющую аналогов по проходимости, маневренности и динамике. За уникальные технические качества его нарекли «летающим грузовиком»: машина на скорости с легкостью отрывалась от земли, отталкиваясь от естественных трамплинов. С двигателем мощностью 850 л. с. автомобиль разогнался до 100 км/ч за 10 сек., при том что за основу модели был взят автомобиль, выпускаемый для нужд армии. С 2003 года команда выступает на КамАЗ-4911, внедорожном экстремале 4x4, предназначенном для экстренной доставки грузов в труднодоступные районы и климатические зоны с разбросом температур от -30°C до +50°C. Этот бело-голубой, агрессивный, но вместе с тем эlegantный автомобиль признан сегодня в мире одним из лучших образцов грузовой спортивной техники off road.

МОДЕЛЬ ДЛЯ СБОРКИ Все эти машины, опирающиеся в основном на отечественные комплектующие и базу серийных грузовиков, были построены не на заводских площадках, а в небольшом частном ателье самой команды. Она единственная среди элиты международных ралли сама разрабатывает, проектирует, собирает гоночные грузовики и сама же выступает на них. Автозавод, конечно, тоже делает все возможное, чтобы обеспечить боеготовность команды. Большинство его предприятий завязаны в технологической цепочке по выполнению заказов от «КамАЗ-мастер». Агрегатный завод КамАЗа производит для спортивных грузовиков мосты, а «КамАЗинструментспецмаш» и прессово-рамный завод — рамы и кабины. Производство каждой детали при этом носит отпечаток ноу-хау, а вместо обычных потребительских приоритетов (экономичности, долговечности, грузоподъемности, цены автомобиля) на первый план для гоночных машин выходят иные — скорость, приемистость, способность к длительной и безотказной работе с экстремальными нагрузками.

Плюс к этому для модернизации автомобилей команда успешно использует лучшие технические достижения разных производителей. Тормоза — от Knorr-Bremse и Haldex, облегченные мосты от Susi, коробки передач — от германской Zahnrad Fabrik, ксеноновые фары — от Hella, генераторы и стартеры — от Iskra, вязкостные муфты — от Borg Warner, шины — от Michelin, сверхпрочные клеи для металлических изделий — от Henkel, высококачественные антифризы нового поколения — от Cool Stream, экономные отопители — от Webasto, революционную технологию безразборного ремонта машин, узлов и механизмов — от Xado, реактивные штанги — от НПО «Ростар». Моторы в команде предпочитают пока брать от Ярославского моторного завода (ЯМЗ V8), входящего в группу ГАЗ.

Команда, таким образом, стала, по сути, мини-заводом по производству «дорогих игрушек» — спортивных автомобилей. Сегодня, по мнению руководителя команды Семена Якубова, актуальными для нее являются две главные задачи. Во-первых, поиск технологических решений, позволяющих смягчить последствия безумно жесткой подвески «КамАЗов», а во-вторых, достижение оптимального баланса веса и мощности мотора. У ближайшего конкурента КамАЗа голландской корпорации DAF машины на 2,5 тонны легче «КамАЗов», а мотор — на 200 л. с. мощнее.

В целом, считают эксперты, работа над гоночными грузовиками позволила Камскому автозаводу встать в первый ряд производителей нетрадиционной спецтехники. Ведь если раньше создание и совершенствование грузовых болидов шло по накатанному пути — от лучших образцов серийных автомобилей к спортивным аналогам, то сегодня вектор развития поменялся на 180 градусов — от гоночных грузовиков к промышленной серии нетрадиционных специализированных автомобилей. Сегодня, исходя из этого, завод выполняет спецзаказы для военных (например, для Минатома России он выпускает броневыводы «Выстрел»), служб МЧС, нефтяных компаний, ряда зарубежных компаний. Работая над уникальным проектом, КамАЗ приобрел опыт ускоренного метода разработки грузовиков: весь цикл от начала проектирования до ввода в серию, длящийся обычно несколько лет, занимает на нем около полугода. Отработал и четкую схему взаимодействия различных предприятий при экстренном изготовлении грузовиков по срочным заказам потребителей.

Но главное, благодаря проекту весь серийный камазовский конвейер, не отличавшийся до этого качеством и «продвинутостью», начал хоть немного, но продвигаться в сторону лучших мировых аналогов. Двигатели на всех машинах группы подняли к международным экологическим стандартам «Евро-3», а сейчас идет работа по их переводу на «Евро-4» и «Евро-5». Кроме того, рассказали BG в пресс-службе ОАО КамАЗ, уже через год-два все серийные «КамАЗы» для дальнотойщиков планируется оснастить шикарной по комфортности новой кабиной, апробированной вначале на гоночном образце. Прототип ее был разработан в специализированной южнокорейской фирме DMEC. Серьезные изменения претерпит, как предполагается, и «начинка» «КамАЗов». Согласно подписанному недавно соглашению с DAF, большинство комплектующих на них будут немецкими, но произведенными в Набережных Челнах. На грузовики предполагается установить гипоидные мосты с литой балкой, автоматизированные коробки переключения передач, дисковые тормоза и многое другое — в том числе из того, что поначалу было обкатано на гоночных экземплярах или, по крайней мере, почерпнуто из опыта эксплуатации спортивных образцов. «Наш конструкторский отдел ведет постоянную работу по уменьшению массы автомобилей, увеличению плавности их хода и неустанно ищет новые решения», — констатировали на предприятии. Сохранится ли при этом гегемония «КамАЗа» в дакарском марафоне, будет, по видимому, зависеть от того, насколько сохранится его взаимосвязь с техническим развитием серийного «КамАЗа». И наоборот. ■

«МЫ НА ПОЛШАГА ИДЕМ ВПЕРЕДИ»

Руководитель команды «КамАЗ-Мастер» СЕМЕН ЯКУБОВ считает, что достигать побед команде позволяет прежде всего «человеческий фактор» и командный дух.



BUSINESS GUIDE: Что, на ваш взгляд, позволило «КамАЗу» стать номером один на «Дакаре»?

СЕМЕН ЯКУБОВ: В основе любой победы лежит мастерство, опыт и талант тех, кто изготавливает спортивную технику и участвует в соревнованиях за рулем. Это самое главное. Что касается техники, можно, думаю, сказать, что главный наш автомобиль КамАЗ-4911 по своим техническим характеристикам на сегодняшний день не

имеет себе равных. При его создании, безусловно, использовался опыт автозавода, накопленный на момент создания этой модели. В целом же это разработка конструкторского отдела команды «КамАЗ-Мастер», ежегодно проходящая частичную модернизацию. После создания машины по требованию регламента FIA для автомобилей категории T-4, предусматривающему серийность выпуска используемых в гонках моделей, была выпущена партия таких автомобилей и в последующем в рамках регламента производится ежегодный выпуск этих машин. Мы смогли сразу заложить в их конструкцию такие технические разработки, которые позволили повысить качество автомобиля как вездехода и придать ему определенные динамические характеристики. В целом

теперь это надежный автомобиль с достаточно мягкой подвеской, способный преодолевать тяжелые пески. Плавность хода у него такая же или немного лучше, чем у наших соперников. В рамках того же технического регламента, кстати, мы, как и команды наших соперников, обязаны принимать решения, способствующие повышению безопасности автомобиля, усилению его узлов для преодоления тяжелых препятствий. Учитывая результаты, можно сказать, что, наверное, мы на полшага идем впереди.

BG: Считаете ли вы «КамАЗ» надежной машиной? Что чаще всего ломается?

С. Я.: Надежность спортивных грузовиков «КамАЗ» объясняется совершенством конструкции и серьезными испытаниями, которым подвергается собранный автомо-

биль. Это все основывается на профессионализме конструкторов, механиков, действий экипажа. При создании автомобиля выбираются по возможности самые простые по конструкции детали и узлы: чем проще конструкция узлов, тем меньше риск получить поломку. С усложнением конструкции происходит увеличение деталей и узлов, а чем их больше, тем чаще происходят поломки. Опять же усложнение конструкции приводит к увеличению веса машины, одного из главных показателей конкурентоспособности спортивного автомобиля. А сломаться в экстремальной гонке может все что угодно... Вопрос — в умении команды оперативно устранить поломку.

BG: Что из ваших рекомендаций было внесено в конструкцию серийных «КамА-

Зов» после проведенных с вашим участием испытаний?

С. Я.: Конечно, как результат тяжелых экстремальных испытаний в режиме гонки часть совершенствующих машину наших разработок рассматривается конструкторами завода на предмет полного или частичного использования в серийном производстве. Правда, при этом надо учитывать, что спортивные разработки нацелены на повышение технических характеристик автомобилей за пределами той необходимости, которая существует для обычных автомобилей. Например, серийная машина не предназначена для того, чтобы совершать прыжки на 3 метра в высоту и 15 метров в длину. А в спортивных такие способности необходимы, иначе автомобиль будет неконкурентоспособен на трассе.