

ИНТЕГРАЦИЯ

их делают на заводах Daimler AG в Дюссельдорфе и Людвигсфельде. В первой половине нулевых в модельном ряду компании появилось даже подобие «каблука» в лице MB Vaneo, но проект, что называется, не пошел.

Швабы приписывают себе пальму первенства и в производстве автобусов полной массой от 8 тонн. В 2010-м, например, отделение Daimler Buses реализовало в общей сложности более 39 тыс. автобусов (включая, понятно, автобусные шасси) под брендами Mercedes-Benz, Setra и Orion. Правда, лидерство Daimler AG пытается оспорить Yutong, выпустивший в прошлом году порядка 41 тыс. автобусов, но не совсем понятно, машины с какой полной массой китайцы включают в это число. Между прочим, первый автобус Карла Бенца появился годом ранее первого грузовика Даймлера. Два автобуса производства Benz & Cie, рассчитанные на восемь пассажиров каждый, вышли на регулярный 15-километровый маршрут Siegen—Netphen—Deuz в 1895-м. В Германии автобусное отделение Daimler AG представлено двумя марками — Mercedes-Benz и Setra. Последняя вошла в состав EvoBus GmbH, европейского автобусного подразделения Daimler AG, в 1995-м, до этого являясь независимой компанией семьи Kassbohrer, в числе прочего известной созданием автобуса с несущим кузовом. Откуда, собственно, и пошло название Setra — аббревиатура, составленная из первых букв SElbst TRAgenden, что в переводе с немецкого означает самонесущий кузов. У себя на родине EvoBus GmbH располагает двумя производственными площадками. В Новом Ульме собирают автобусы Setra трех модельных рядов — TopClass,



АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ



АЛЕКСАНДР СОЛНЦЕВ

В ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЕ В СЕГМЕНТЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОЛНОЙ МАССОЙ БОЛЕЕ 6 ТОНН БАВАРЦАМ ПРИНАДЛЕЖИТ 16,5% РЫНКА, А ДОЛЯ В ЕВРОПЕЙСКОМ «АВТОБУСНОМ ПИРОГЕ» СОСТАВЛЯЕТ ПРИМЕРНО ТАКУЮ ЖЕ ВЕЛИЧИНУ

ComfortClass и MultiClass, а также модели Mercedes-Benz — флагманский Travego и Integro. В Мангейме производят городские MB Citaro. Здесь же располагается и завод двигателей Daimler AG. Особняком стоит завод в Дортмунде, где делают автобусы малого класса на шасси MB Sprinter.

КОНКУРЕНТЫ Ближайший конкурент Daimler AG в сегменте тяжелых и средних грузовиков, а также автобусов — MAN Truck & Bus AG. В 2010-м оборот компании, в которой занято около 31 тыс. человек, составил €7,4 млрд. Баварцам удалось реализовать более 55 тыс. грузовых автомобилей и свыше 5,4 тыс. автобусов, включая шасси, марок MAN и Neoplan. В Западной Европе в сегменте грузовых автомобилей полной массой более 6 тонн баварцам принадлежит 16,5% рынка, а доля в европейском «автобусном пироге» составляет примерно такую же величину. История компании также связана с еще одной легендарной личностью в мире автомобилестроения. Речь о Рудольфе Дизеле, изобретателе одноименного двигателя внутреннего сгорания с воспламенением от сжатия. Дело в том, что Дизель

трудился над созданием своего мотора на машинной фабрике Аугсбурга, предприятии, ставшем одним из предтеч нынешнего MAN (Maschinenfabrik Augsburg-Nuernberg AG). Хотя его труд увенчался успехом в 1897 году, под капот грузовика дизельный двигатель попал лишь в 1923-м. Кстати, между Daimler и MAN до сих пор не утихают споры, кто же все-таки первым установил дизель в моторный отсек грузовика. Первый же грузовик под маркой MAN, а точнее, MAN-Saurer, появился в 1915 году.

Непосредственно в Германии MAN Truck & Bus AG располагает четырьмя производственными предприятиями: в Мюнхене, Нюрнберге, Зальцгиттере и Плауэне. На головном заводе в Мюнхене (в 1955 году эта площадка была куплена у BMW — там размещалось простаивавшее производство авиационных двигателей) и Зальцгиттере собирают тяжелые грузовики модельного ряда TGX и TGS. В Нюрнберге делают двигатели, а в Плауэне — туристические автобусы премиум-сегмента под брендом Neoplan. Последний, будучи семейным предприятием Аувертеров, вошел в состав MAN (автобусное отделение NeoMAN) в 2002

приятии нет большого склада: все детали для выпускаемой здесь Rapatega подвозятся с точностью до одного часа. Большая часть произведенных в Германии машин экспортируется. В этом году, кстати, немецкие автоконцерны продали в Китае больше своих новых автомобилей, чем в самой Германии (впрочем, эксперты считают, что это временное явление, связанное с последствиями финансового кризиса).

са, затронувшего еврозону). Впрочем, конкуренцию Китаю за роль главного экспортного рынка вскоре может составить Россия. Импорт немецких легковых и грузовых машин из Германии в нашу страну продолжает расти, несмотря на открытие местных сборочных предприятий. Так, за три квартала 2011 года импорт машин, выпущенных под маркой Volkswagen, вырос на 339% по сравнению с аналогичным

периодом прошлого года, Mercedes увеличил поставки на 85%, а BMW — на 79%.

ИНТЕГРАЦИЯ

ПО ОБЪЕМАМ ВЫПУСКА ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ SCHMITZ CARGOBULL AG ЗАНИМАЕТ ПЕРВОЕ МЕСТО В ГЕРМАНИИ И ЕВРОПЕ В СЕГМЕНТЕ ИЗОТЕРМИЧЕСКИХ ПОЛУПРИЦЕПОВ, ТЕНТОВАННЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ И САМОСВАЛЬНЫХ ПОЛУПРИЦЕПОВ

году. Среднетоннажные грузовики серии TGL и TGM, городские и туристические автобусы MAN выпускают за пределами Германии — на заводах в Австрии, Польше и Турции. Производством и сбытом колесной техники, используемой преимущественно в военных целях, занимается совместное предприятие Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH.

В 2009-м на автобусной карте Германии появился еще один производитель, тесно связанный с компанией из Мюнхена, — Viseon Bus GmbH, наладивший выпуск автобусов на одном из бывших предприятий Neoplan в Пилстинге в содружестве с MAN Truck & Bus AG. Эта небольшая фирма (200 сотрудников) позиционирует себя как производителя высококачественных туристических лайнеров, городских автобусов и троллейбусов в мелкосерийном и индивидуальном исполнении. Кстати, именно Viseon займется сборкой новейшего двухпалубного Neoplan Skyliner, серийное производство которого стартует в 2012-м.

В сегменте малотоннажных коммерческих автомобилей заметную конкуренцию Daimler AG составляет Volkswagen Nutzfahrzeuge, выпускающий в Германии развозные фургончики и микроавтобусы VW Transporter/Multi van/Caravelle, наследников знаменитого VW Bulli, грузового детища Фердинанда Порше, построенного в свое время на платформе легендарного VW Beetle, и VW Crafter. При чем Crafter и MB Sprinter, можно сказать, однойцевые близнецы. Несмотря на разные шильдики, моторы и «морду», кузов и конструкция у них одинаковые и сходят они с одного конвейера заводов Daimler AG в Дюссельдорфе и Людвигсфельде. Вот вам пример кооперации непримиримых конкурентов.

Но не только грузовиками и автобусами, не говоря уже о легковушках, славен автопром Германии. На европейском рынке прицепной техники по объемам выпуска лидируют три немецкие компании — Schmitz Cargobull AG, Bernard Krone Holding GmbH & Co. KG и Kogel Trailer GmbH & Co. KG. Крупнейшая в этой тройке — Schmitz Cargobull AG, основанная в 1892 году в Альтенберге Мельхиором Шмитцем. Основной вид деятельности компании — производство тентованных, изотермических, рефрижераторных и самосвальных полуприцепов, а также контейнеровозов. По объ-

емам выпуска прицепной техники Schmitz Cargobull AG занимает первое место в Германии и Европе в сегменте изотермических полуприцепов, тентованных полуприцепов и самосвальных полуприцепов. Проектная мощность головного завода в Альтенберге — 47 тыс. полуприцепов в год!

В двигателестроении помимо Daimler AG и MAN Truck & Bus AG одну из первых скрипок играет Deutz AG, бывший Klockner-Humboldt-Deutz. На заводах в Кельне и Ульме компания производит дизельные двигатели воздушного и жидкостного охлаждения в диапазоне мощности от 100 до 650 л. с. для автомобильной и автобусной техники. Кстати, небольшим превувеличением будет сказать, что в том числе благодаря «воздушникам» Deutz построен БАМ. Ведь именно ими были оснащены 10 тыс. «Магиров»», закупленных для «стройки века».

КОМПЛЕКТУЮЩИЕ Шинный гигант Continental AG тоже родом из Германии. В 1871 году в Ганновере было образовано акционерное общество Continental Caoutchouc & Gutta-Percha Company по производству изделий из резины, в том числе литых шин для экипажей и велосипедов (позднее — пневматических). Ныне на рынке грузовых шин Continental AG по объему производства занимает четвертое место в мире, второе в Европе на рынке грузовых шин для первичной комплектации, третье в Европе на вторичном рынке грузовых шин и первое в Европе на рынке промышленных шин. Увы, у себя на родине компания была вынуждена свернуть шинное производство. В Европе у нее остались только две производственные площадки по выпуску «грузовых» шин — завод Continental Matador в Пухове (Словакия) и Barum Continental в Остраве (Чехия). Причем первый из них считается крупнейшим предприятием такого рода в Центральной Европе.

Разумеется, немецкий «грузовой» автопром не ограничивается перечисленными компаниями. Достаточно вспомнить о таких всемирно известных производителях комплектующих, как Bosch (к слову отмечающий нынче двойной юбилей: 125 лет со дня основания и 150 лет со дня рождения отца-основателя Роберта Боша) или ZF. Список можно продолжить... ■

МЕЖДУ DAIMLER И MAN ДО СИХ ПОР НЕ УТИХАЮТ СПОРЫ, КТО ЖЕ ВСЕ ТАКИ ПЕРВЫМ ИНСТАЛЛИРОВАЛ ДИЗЕЛЬ В МОТОРНЫЙ ОТСЕК ГРУЗОВИКА

