

«Тонар» – год спустя...

В декабре прошлого года по приглашению руководства завода «Тонар», мы побывали у них в гостях, на презентации новой модели тентового полуприцепа модели «97461» и обновленного полуприцепа-рефрижератора модели «9746». И вот сейчас, по прошествии года, нам еще раз удалось побывать на заводе и посмотреть, что нового произошло за это время, как развивается предприятие, какие успехи достигнуты и какие сложности и проблемы приходится преодолевать.



Но обо всем по порядку и сначала немного о развитии самого предприятия, которому в ноябре этого года исполнилось 12 лет. Срок небольшой по историческим меркам, но достаточный для того, чтобы суметь утвердиться и заявить о себе на российском рынке, да и не только.

Первыми изделиями предприятия были грузовые прицепы к легковым автомобилям, и выпускались они в здании дореволюционной постройки бывшей ткацкой фабрики. В те сложные для предприятия годы, с бешеной инфляцией, полным развалом экономики, чиновничьим беспределом, выпуск изделий увеличивался, расширялся модельный ряд. Между тем предприятие строилось и развивалось: ставились утепленные модули, поскольку для возведения капитальных цехов невозможно было взять кредиты, обновлялся парк оборудования.

Сейчас, спустя десятилетие, трудно себе представить, каких трудов и невероятных усилий стоило руководству завода и всему коллективу преодолеть гонку цен и нескончаемые форс-мажоры нашей экономики. А коллектив и руководство завода, сплотившись, смогли выстоять в этих условиях и добиться сегодняшних результатов и по объему выпуска, и по номенклатуре изделий, которых теперь более 60. Это и большая гамма легковых прицепов грузоподъемностью от 500 кг до 2,5 т, и широкий ассортимент торговых ларьков и автомагазинов, получивших в народе нарицательное имя «Тонары». Так называют даже однотипные торговые ларьки других производителей. Выпуск этих изделий исчисляется десятками тысяч.

Высокий профессионализм коллектива предприятия, сформировавшегося из работников автомобильной (с завода «ЛиАЗ») и авиационной (с завода «Респиратор») промышленности, позволил не останавливаться на этой продукции, а осваивать новую, более сложную автотехнику, очень востребованную на нашем рынке. Так родился следующий модельный ряд – изотермических автофургонов и рефрижераторов на базе автомобилей «Газель», «Бычок», 5- и 6-тонных ЗИЛов, МАЗов и КамАЗов.



Строящийся производственный комплекс

Оборудование к этому времени, а это середина 90-х годов, было частично заменено импортным. Так, были куплены в Германии лазерные установки TRUMPF для раскроя листа, позволяющие изготавливать детали любой сложности с точностью до +0,1 мм и практически без отходов; гибочный пресс TRUMPF, позволяющий гнуть детали с такой же точностью; установка для газоплазменной резки Zinser. Способ плазменной резки позволяет раскроить лист толщиной до 16 мм, а способ газовой резки – толщиной до 120 мм. Установка имеет размер рабочего стола 2х6 м, благодаря чему можно изготавливать детали большой длины и

более рационально использовать материал. Изготовлен совместно с немецкой фирмой HENNECKE единственный в России пресс для изготовления сэндвич-панелей (оцинкованная сталь-пенополиуретан-оцинкованная сталь), без которых выпускать надежную и экономичную холодильную технику просто невозможно. Длина этого пресса в 14 м позволила выпускать уже цельковые панели на полуприцеп-рефрижератор (или изотермический), не уступающие по качеству западным аналогам.



Гибочные прессы

В результате технологического перевооружения и огромной работы конструкторского отдела и технических служб, был начат выпуск полноразмерных полуприцепов, аналогичных по конструкции SCHMITZ, KOGELL, ACKERMAN, мало в чем уступающих именитым иностранцам по качеству, но по меньшей в 3 раза цене. Полуприцепы сертифицированы, имеют «Одобрение типа транспортного средства Госстандарта РФ», а также европейский сертификат, подтверждающий теплоизоляционные свойства кузова, имеющего коэффициент теплопередачи $0,388 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{град}$. В России только некоторые производители могут подтвердить такие цифры, но цены их полуприцепов, такие же, как у импортных без НДС (20%) – в 2,5 – 3 раза выше, потому что в России они только собирают свою технику из импортных панелей, комплектующих и материалов.

Говоря о холодильной технике, невозможно обойти собственно холодильные установки. Их выпуск предприятие начало 8 лет назад. Первенцем стала маленькая установка «Кайра» для автомобилей «ВИС» с кузовом объемом 3 м^3 . За ней последовали «Пингвин» для «Газели», «Нерпа» для «Бычка». Заканчивается палитра холодильно-обогревательной установкой (ХОУ) «Белый медведь», способной поддерживать температуру в кузове объемом до 100 м^3 .

Силовым агрегатом для «Белого медведя» служит отечественный двигатель – ВАЗ-21083, доработанный совместно с АвтоВАЗом, что особенно ценно для российских транспортников (ремонтпригодность, доступность запчастей и невысокая стоимость). Компрессор и электроника – импортного производства.



Пресс по изготовлению сэндвичей-панелей

Не секрет, что многие отечественные автомобилисты отдают предпочтение подержанным импортным полуприцепам. Заметим, что здесь ключевое слово «подержанный»: многие перевозчики уже столкнулись с тем, что для 10-12-летних прицепов издержки на эксплуатацию (ремонт, техобслуживание) бывают сопоставимы с их ценой.

Российские климатические условия и состояние дорог давно уже стали притчей во языцех. На ходовую часть полуприцепов по сравнению с Европой на дорогах СНГ воздействует 15-кратное увеличение амплитуды колебаний и 3-кратное – динамических нагрузок. И российских дальнобойщиков в первую очередь интересует, как поведут себя полуприцепы (рефрижераторы, изотермы, тентовики) на наших дорогах. Позицию «Тонара» по этому вопросу изложил технический директор предприятия Юрий Павлович Вайнштейн: «Наша продукция – это продукция в первую очередь для российского покупателя и наших условий эксплуатации, а потому должна иметь большой запас прочности». Соответственно в производстве рамы используется высококачественная легированная отечественная сталь, при изготовлении кузова еще и оцинкованная.



Оси на пневмоподвеске, которыми комплектуются полноразмерные полуприцепы, это отдельная тема. После шести лет проб и ошибок с покупными осями отечественного производства (не будем называть предприятий-поставщиков), в которых случалось, что не было даже смазки в подшипниках ступиц, на «Тонаре» разработали и начали выпускать собственную ось. Велосипед изобретать не стали, а воспользовались опытом таких известных производителей, как BPW и SAF. Правда, с учетом российской действительности увеличили запас прочности по нагрузке до 42 т, хотя полная масса полуприцепа по паспорту 34 т. Ступицы снабдили подшипниками увеличенной грузоподъемности. В тормозных механизмах установили широкие (200 мм) колодки, снижающие критические температуры при торможении, естественно, увеличился срок службы накладок. Благодаря всему этому ресурс ходовой части составляет не менее 600 тыс. км российского бездорожья, что особенно актуально вдалеке от Москвы и Московской обл.

Уже более года «тонаровские» полуприцепы бегают на собственных осях по российским просторам: в Ростове-на-Дону и Краснодаре на юге, в Омске и Новосибирске на востоке, а также в Воронеже, Пензе, Екатеринбурге, Тольятти, Ярославле, Нижнем Новгороде и по другим городам. Об их качестве лучше всего говорят отзывы транспортников. Директор транспортной компании «Викир» (Екатеринбург) Евгений Николаевич Тиханов отметил, что проблем с полуприцепами нет (он более года эксплуатирует пять изотерм). Те незначительные нарекания, которые появились в ходе эксплуатации, «Тонар» устранил в пределах гарантийного срока – 1 год. Другой перевозчик из Екатеринбурга, Е. В. Лисюткин эксплуатирует с октября 2001 г. шесть тентовых полуприцепов «Тонар», отозвался, что ими доволен. Средний месячный пробег у него составляет 12 тыс. км.



Премия «Российский национальный Олимп»

Тентовые полуприцепы «Тонар» выпускаются как стандартные (85 м³), так и крупнообъемные (до 106 м³) и длиной 16,25 м. Для перевозчиков, имеющих удлиненные импортные тягачи (типа «Интернейшнл»), разработана конструкция со смещенным шкворнем, позволяющая иметь свободный радиус поворота. Идет совершенствование этой техники и по другим направлениям. Как сообщил начальник технического отдела Сергей Валерьевич Бирюков, в настоящее время разрабатывается полуприцеп с «Гамбургским тентом», который сдвигается в сторону кабины, что позволяет оптимизировать погрузо-разгрузочные работы. Еще одна проблема, которая сейчас решается, это снижение веса полуприцепов на 10 – 12%. Хотя снаряженная масса 7,8 т для тентового и 8,5 т для изотермического полуприцепов – нормальная весовая характеристика. Еще одна задача, стоящая перед техническими службами, увеличение полезного объема полуприцепов.



Технический отдел

Следующей разработкой завода «Тонар» станет полуприцеп-самосвал. Конструкторская документация на него уже составлена, а сроки изготовления опытной партии определены.

Планов у «Тонара» много. Но главное сейчас – достроить завод, запустить новую, увеличенную ванну горячего цинкования, новую покрасочную линию, нарастить выпуск полуприцепов, пользующихся устойчивым спросом на рынке, заказы на которые завод имеет на полгода вперед. И это при всем том, что динамика увеличения выпуска готовой продукции только за этот год впечатляет – рост по полуприцепам пятикратный.

В заключение отметим, что «Тонар» стал членом Московской торгово-промышленной палаты, лауреатом Всероссийской программы конкурса «100 лучших товаров России», дипломантом Национальной французской академии Societe d'Ancouragement pour l'industrie nationale в 2002 г. и премии «Российский национальный Олимп» за 2001 г.