

спецвыпуск/февраль 2016 г.

ОАО «МАЗ» - белорусская компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ» УНП 100320487

maz.by

МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД  
MINSK AUTOMOBILE PLANT



## Движение к победе!

### Наши на Дакаре

Мы в вас верим!

стр. 2

### Эксклюзив

«После падения надо подниматься и идти вперед»

стр. 7





# ДАКАР-2016





# содержание

Наши на Дакаре <b>МЫ В ВАС ВЕРИМ!</b> .....	<b>2</b>
Эксклюзив <b>«ПОСЛЕ ПАДЕНИЯ НУЖНО ПОДНИМАТЬСЯ И ИДТИ ВПЕРЕД»</b> .....	<b>7</b>
Компетентное мнение <b>НОВЫЙ МОДЕЛЬНЫЙ РЯД «МАЗ» НЕ УСТУПАЕТ ИМПОРТНЫМ АНАЛОГАМ....</b>	<b>16</b>
История <b>ЖАРА, И ПЫЛЬ, И БЕЗДОРОЖЬЕ...</b> .....	<b>24</b>
Занимательно <b>ЭТО СЛУЧИЛОСЬ НА ДАКАРЕ</b> .....	<b>31</b>



**TIR journal (TransInfoRoad)** — информационно-аналитический интернет-журнал, освещающий широкий спектр вопросов транспортно-логистической сферы в Республике Беларусь и за рубежом.

**Учредитель:** ОДО «Современные логистические системы».  
г. Минск, пр. Дзержинского, 69/2.

**Главный редактор:**  
Дина КИРИЛЛОВА.

**Распространение:** интернет-журнал рассылается пользователям Белорусского портала грузоперевозок Transinfo.by и доступен для скачивания в режиме свободного доступа.  
Издается с 2013 года, периодичность — 1 раз в месяц.

**Редакция:** +375 (25) 743-58-45 (life),  
+375 (29) 858-90-60 (velcom),  
e-mail: redaktor.tir@transinfo.by.

**Отдел рекламы:** +375 (29)-162-90-60 (velcom),  
+375 (29) 858-90-60 (mts),  
e-mail: reklama@transinfo.by.

За достоверность опубликованной информации отвечают авторы представленных материалов.  
Полное либо частичное воспроизведение содержащихся в настоящем интернет-издании материалов допускается только со ссылкой на TIR journal (TransInfoRoad), для интернет-изданий обязательна гиперссылка.



# Мы в вас верим!

Мы гордимся тем, что Белорусский портал грузоперевозок Transinfo.by второй год подряд является официальным информационным партнером команды «МАЗ-СПОРТавто». В этом году, во многом благодаря новостному проекту TransinfoNews, который в течение всего ралли-марафона ежедневно и очень подробно освещал его ход, это сотрудничество приобрело еще большую значимость. Если в 2015 году мы ограничились лишь несколькими публикациями в журнале «TIR» и встречей с членами команды в офисе Transinfo, то в 2016-м – это полноценная концепция продвижения национального бренда «МАЗ» среди пользователей Transinfo, читателей «TIR» и в целом – белорусских фанатов ралли-марафона «Дакар». Уверен, что не ошибусь, если скажу, что и в дальнейшем наше информационное взаимодействие будет расти, расширяться и крепнуть.

**Transinfo болеет за наших!**

Традиционно белорусская общественность вспоминает о наших «гонщиках на грузовиках» только во время самой престижной гонки мира, которой является ралли-марафон «Дакар», проводимый в Южной Америке. Однако даже этот короткий временной интервал – пик популярности – не всегда остается замеченным большей частью белорусов. Одна из причин такого незаслуженного невнимания и даже, можно сказать, забвения – отсутствие интереса как белорусских СМИ, так и широких слоев нашего населения именно к спортивным гонкам. А ведь это так несправедливо!

Судите сами: во время гонки пилотам команды Минского автомобильно-

*– К сожалению, в нашей стране раллийный спорт не имеет должной поддержки, в том числе и со стороны средств массовой информации. Но ради справедливости стоит отметить, что в этом году промежуточные итоги гонки Дакара-2016 освещались достаточно широко: ежедневные отчеты о результатах этапов появлялись как на Transinfo, так и в других электронных СМИ Беларуси. Не остались в стороне и телеканалы. Правда, из-за сложностей передачи видеоматериалов из Аргентины и Боливии новости выходили с опозданием. А ведь для освещения гонок оперативность – одна из наиболее важных характеристик. Показательно, что с каждым годом аудитория, проявляющая интерес*



го завода приходится конкурировать с такими автопромышленными гигантами, как Iveco, КАМАЗ, MAN, Renault, Tatra, Scania. С одной стороны, это хорошая возможность продемонстрировать всему миру потенциал белорусских большегрузов, укрепить имидж нашего национального бренда «МАЗ», а с другой – это возможность заявить на международном уровне о Республике Беларусь.

Экономический и национальный факторы в качестве «приложения» к спортивной составляющей сделали выступление наших ребят на Дакаре интересным не только для довольно узкого круга поклонников раллийных гонок, но и для целой страны. Именно поэтому команда портала **Transinfo** с особым вниманием подошла к освещению этого действительно важного для Беларуси мероприятия.

Наши коллеги, специалисты отдела рекламы ОАО «МАЗ», с оптимизмом оценивают освещение ралли «Дакар» в СМИ. Но и в их комментариях есть нотка грусти:

*к выступлению на Дакаре команды «МАЗ-СПОРТавто», растет. И нас это очень радует.*

**Дакар-2016 – на страницах TransinfoNews**

Первая публикация о команде «МАЗ-СПОРТавто» появилась на портале еще в октябре 2015 года, когда стало известно, что белорусские грузовики начнут свое путешествие на американский континент 6 ноября. Тогда для освещения данного проекта на **TransinfoNews** была создана отдельная страница «Дакар» (<http://transinfonews.by/tags/%D0%94%D0%B0%D0%BA%D0%B0%D1%80/>). Все статьи, касающиеся этой темы, помечались специальной меткой (тэгом) и автоматически попадали на нее. Всего за прошедший период было опубликовано около 30 материалов.

Не было для нас неожиданностью, что одним из самых читаемых стал репортаж с первой пресс-конференции **МАЗа**, на которой мы воочию увидели





команду «МАЗ-СПОРТавто». Спортсмены и организаторы выглядели весьма уверенно и, несмотря на непростые обстоятельства подготовки, о которых они открыто и честно рассказали прессе, все присутствующие прониклись мощным командным духом дакаровцев, их позитивным настроением и стремлением не сдаваться. Особенно приятно было видеть неподдельный интерес российских коллег, у которых в тот день был выездной пресс-тур на завод «МАЗ».

Самой «горячей» стала публикация об этапе, на котором экипаж 507 сошел с дистанции. Именно такие, непростые моменты и выявляют истинных друзей, поклонников и фанатов, с одной стороны, и «примазавшихся» – с другой. А наших ребят поддержали все, понимая, что любой спорт – это, в том числе, лотерея. И не всегда мы можем управлять удачей. Вот как прокомментировали на заводе реакцию белорусов на неудачу белорусской команды:

*– Конечно, все были расстроены: и родственники спортсменов, и коллеги, и болельщики – ведь мы отправляли ребят за результатом. Чувствовалось разочарование и в СМИ: интерес к гонке со стороны некоторых из них пропал. Но истинные болельщики, таких действительно много, продолжали поддерживать ребят. Люди, которые разбираются в гонках, понимают, что к серьезным результатам и победам в подобных гонках идут годами. Это годы тренировок и технических экспериментов, годы проб и ошибок, годы «притирки» внутри экипажей,*



*чтобы понимать друг друга с полуслова. За примером далеко ходить не надо – команда «КАМАЗ-мастер»...*

Закрывает тройку лидеров по популярности на **TransinfoNews** публикация о розыгрыше подарков от команды «**МАЗ-СПОРТавто**».

Конкурс на призы от «**МАЗа**» было решено разыграть в привычной для многих пользователей интернета атмосфере – в социальных сетях. Так как самым активным и многочисленным является сообщество **Transinfo** на площадке **VK.com** (<https://vk.com/transinfo>), мы запустили эту акцию именно там. И не прогадали. Всего в борьбе за подарки участвовали 257 болельщиков.

Благодаря розыгрышу мы увидели, какие разные люди следят за нашими новостями о Дакаре. Это и постоянные пользователи портала **Transinfo** – грузовладельцы, перевозчики и менеджеры разных уровней, и спортивные болельщики, которые следили за нашими публикациями по новостному тэгу **#dakar2016** в социальных сетях, и обычные пользователи интернета, которым была интересна как тема конкурса, так и его подарки.

Мне посчастливилось быть среди тех, кто встречал белорусскую команду дакаровцев в холле Национального аэропорта Минск после их возвращения из Аргентины. И хотя нам пришлось ждать прибытия самолета дольше запланированного (рейс из Стамбула приземлился в Минске с часовым опозданием), встреча спортсменов с родными, близкими, друзьями, коллегами и поклонниками была очень теплой.

Несмотря на усталость, ребята все же дали несколько комментариев представителям СМИ.

В тот день мне не довелось пообщаться с ними. Но встреча наша все же состоялась – через неделю, в офисе **Transinfo**, куда мы пригласили всех пилотов команды и ее руководителя.

Большое интервью со спортсменами по итогам Дакара-2016 было запланировано еще в самом начале нашего участия в информационном партнерстве, однако в развитие этой идеи мы решили провести беседу и в онлайн-формате.

Прямая трансляция из нашей «импровизированной студии» помогла раскрыть личностные особенности каждого из спортсменов, показать настоящие – бойцовские – характеры ребят. Ведь очень хотелось передать нашим пользователям нечто большее, чем сухие отчеты о результатах этапов и местах в общем зачете, и это, похоже, нам удалось.







Чтобы наш разговор с дакаровцами был по-настоящему профессиональным и компетентным, мы пригласили участвовать в нем эксперта в сфере раллийных гонок, **начальника пресс-центра ДОСААФ, известного журналиста и одного из авторов журнала «TIR» Андрея Дроба.** Кроме того, после объявления о предстоящей встрече на нашу редакционную почту начали поступать вопросы от посетителей портала. Самые интересные из них мы задали ребятам во время трансляции.

Характерно, что большая часть вопросов поступила... из России, ведь здесь интерес к ралли гораздо выше, а за «**МАЗ-СПОРТавто**» болеют почти так же, как за родной «КАМАЗ-мастер». Справедливости ради стоит отметить, что и победитель розыгрыша призов от «**МАЗ-СПОРТавто**» Александр Хило отметил, что он как «выходец из Советского Союза» болел за две команды – «**МАЗ-СПОРТавто**» и «КАМАЗ-мастер».

Прямое включение продлилось около двух часов. За это время мы задали около тридцати вопросов и смогли показать «мазовцев» не только как профессионалов-водителей и спортсменов, но и с чисто человеческой точки зрения – как интересных и глубоких собеседников. А каждый из ребят, в самом деле, проявил себя как серьезная, вдумчивая, неординарная личность... Видеозапись этого интервью появилась на **TransinfoNews** (<http://transinfonews.by/obschestvo/575-transinfo-vstrecha-s-komandoy-maz-sportavto-itogi-ralli-dakar-2016.html>) через несколько дней.

### И это – только начало

Дакар-2016 завершен. Он оставил много следов как на **TransinfoNews**, так и в целом на страницах СМИ и в передачах телеканалов. Благодаря сотрудничеству «**МАЗа**» и **Transinfo**, наш портал смог найти новых читателей, а постоянные пользователи имели возможность оперативно отслеживать все этапы ралли-марафона Дакар-2016, включая самые интересные детали и подробности гонки.

Нашими партнерами – специалистами отдела рекламы ОАО «**МАЗ**» – сотрудничество с **Transinfo** было оценено положительно:

*– Мы рады, что Transinfo уже традиционно является нашим информационным партнером на Дакаре. Ресурс успел зарекомендовать себя как надежный источник новостей, который оперативно и достоверно подает информацию как о ходе гонки, так и о других темах. Нам нравится инициативность и гибкость команды, которая работает с нами. Особенно радует их искренняя заинтересованность командой «МАЗ-СПОРТавто». А когда есть интерес, то и результат соответствующий. Мы будем рады и в дальнейшем сотрудничать с Transinfo не только во время Дакара, но и в целом в ходе нашей деятельности.*

Мы признательны нашим партнерам за такой теплый отзыв о нашей работе и хотели бы также узнать мнение о ней наших читателей.

**Оставляйте свои мнения и комментарии на страницах TransinfoNews, а мы обещаем: вы будете услышаны!**

И последнее. Для Беларуси «Дакар-2016» – это проект, который, несомненно, может принести не только позитивный имидж и спортивный результат, но и поспособствовать экономическим успехам Республики Беларусь на международной арене. А в нынешней непростой ситуации это немаловажно...

Ну, а мы – портал **Transinfo** – будем и дальше дружить и сотрудничать с **ОАО «МАЗ»** и ждать побед нашей любимой команды – «**МАЗ-СПОРТавто**».

А победы обязательно будут! Мы верим в наших на Дакаре!

**Дмитрий ЯРМОЛОВИЧ,**  
редактор **TransinfoNews**,  
фото автора.



# Сергей Вязович: «После падения нужно подниматься и идти вперед»



Вот и завершился пятый старт белорусской команды «МАЗ-СПОРТавто» в самом престижном международном ралли-марафоне «Дакар – 2016». Беларусь на этой гонке представляли три экипажа спортивных грузовиков МАЗ под управлением опытных пилотов Сергея Вязовича, Александра Василевского и Владимира Василевского.

Как и всегда, интерес к Дакару-2016 был необычайно высок: телетрансляции гонки шли сразу в 190 странах. В числе других новости из Латинской Америки оперативно показывал белорусский телеканал ОНТ. А вот наиболее пристальное внимание к Дакару проявил один из самых популярных специализированных интернет-ресурсов – Белорусский портал грузоперевозок Transinfo.by. Редактор новостного проекта Transinfonews.by Дмитрий Ярмолевич буквально по крупицам собирал информацию об участии наших спортсменов в ралли, оперативно размещая информацию и фотографии о Дакаре на новостной ленте портала. В то же время самое интересное – это, безусловно, живое общение с участниками событий. И мы гордимся тем, что именно специальный корреспондент интернет-журнала «TIR» Андрей ДРОБ стал первым журналистом, которому удалось взять развернутое интервью у спортсмена ДОСААФ, пилота команды «МАЗ-СПОРТавто» Сергея ВЯЗОВИЧА. Причем встреча состоялась, что называется, по горячим следам – сразу на следующий день после возвращения из далекой Аргентины...

## КОРОТКАЯ СПРАВКА...

*В нынешнем году протяженность маршрута Дакара, пролежавшего по территории Аргентины и Боливии, составила более 9 тыс. км, включая 4300 км скоростных участков. Всего на старт гонки были заявлены 354 экипажа: 110 джипов, 55 грузовиков, 143 мотоцикла, 46 квадроциклов из 60 стран (56 гонщиков впервые участвовали в Дакаре). Интересно, что возраст самого молодого участника Шелдона Грида составлял 18 лет, а возраст старейшего участника – Йошимасы Суговары – целых 74 года!*

– Сергей, перед Дакаром-2016 задача-минимум команды МАЗа была проехать весь маршрут и удержаться в первой десятке, а задача-максимум – войти в состав лидеров гонки. В итоге – отказы двигателей в двух боевых машинах и 25-е командное место. В то же вре-

мя хорошо зарекомендовали себя быстрая техника с новым двигателем и сам пилот Владимир Василевский, лишь второй раз выступающий на этом ралли-рейде. Как Вы оцениваете итоги Дакара?

– Действительно, перед моим экипажем и экипажем Александра Василевского ставилась задача: двумя машинами войти в топ-10, а одной из машин – попробовать попасть в топ-5. Как правило, с первых этапов гонки наш экипаж и пытается это сделать. Саша всегда «раскатывается» пару дней, после чего начинает движение по таблице. Так было и в этот раз.

Начиная с пятого этапа, у нас начались проблемы с двигателем. Вышел из строя привод компрессора. Он приводится от двигателя, там расположена переходная муфта – полая труба со шлицами внутри, она лопнула по всей длине, труба чуть разошлась, началась пробуксовка по шлицам, в результате чего компрессор перестал качать. Соответственно, это привело к тому, что грузовик остался без тормозов и сцепления. На следующем этапе проблема с двигателем возникла сразу со старта.

Как мы потом выяснили на бивуаке, у нас согнуло толкатели выпускных клапанов. Мотор имеет нижнее расположение распредвалов и дальше там стоят длинные толкатели (обыкновенная трубка). Они были согнуты буквой





«Эс», и выпускные клапаны переставали открываться. Мотор работал еле-еле даже на холостом ходу. Поэтому как-то двигаться вперед было просто нереально. Проблема была в пяти цилиндрах (8-цилиндрового двигателя) со штангами выпускных клапанов.

На пятом этапе мы остались без компрессора, а на шестом – остановился мотор. На седьмом этапе мы вновь остаемся без компрессора. После дня отдыха в первый же день мотор заклинило, причем на полном ходу при скорости около 110 (!) км/ч. Машина четырьмя колесами пошла в юз. Мы слетели с дороги, слава Богу, что все обошлось. При этом и температура двигателя, и уровень масла были в норме. Через две минуты мы завели машину и выехали со спецучастка своим ходом, но шли уже с опаской. Затем проехали более 100 километров liaison. Мы не понимали, что происходило с мотором...

– **Серьезные проблемы возникли и у экипажа Александра Василевского – нашего самого опытного участника ралли-марафона, у которого за плечами уже пять Дакаров.**

### **В итоге и ему пришлось сойти с гонки. Что случилось?**

– Александр Василевский шел в своем привычном стиле. Он отличается стабильной ездой в одном и том же темпе, в основном пользуется ошибками соперников. И, зачастую, эта тактика приводит к успеху. Так было и в этот раз. Но на одном из этапов у него лопнула гильза, вышли из строя все восемь головок. Ребята за ночь разобрали и собрали весь мотор – заменили гильзу, вкладыши и восемь головок. Была проделана титаническая работа.

Однако на следующий день машина смогла проехать только 59 километров. У Саши выбило одну из прокладок под головкой, ребята остановились. И на протяжении двух с половиной часов, на адской жаре, устранили неисправность. Только тронулись – и выбило очередную прокладку. Стало ясно, что накануне мотор был поврежден достаточно серьезно и продолжить гонку не удастся. Тем не менее, экипаж смог самостоятельно выбраться с допа.

У машины Василевского было возгорание из-за утечки топлива. Солярка попала на выпускной коллектор, на

*На гонке сыпучие пески сменялись зеленой зоной с водными перекатами*

нем и загорелась. Им пришлось воспользоваться огнетушителем.

– **Некоторые белорусские журналисты уже успели предположить, что поломки наших спорткаров возникли из-за эксплуатации старых двигателей. Мол, нужно было ставку делать на болид Владимира Василевского, в котором установлен новый чешский двигатель. А ему, дескать, отвели роль быстрой технички, которая как раз и благополучно дошла до финиша. Что бы Вы ответили на подобные мнения?**

– Хотелось бы развеять все слухи о надежности или ненадежности моторов боевых спортивных МАЗов. Кто-то говорит, дескать, были какие-то доработки и из-за избыточной мощности двигатели вышли из строя. Поэтому хочу расставить точки над «i» и официально заявить следующее. Мы с Сашей Василевским ехали на спорткарах, полностью идентичных болидам прошлого года. А двигатели их не претерпели изменений, начиная с момента образования нашей команды.

В этом году был выбор и у меня, и у Александра Василевского – ехать на чешском двигателе марки Caterpillar или на старом моторе. Мы выбрали второй вариант. Такие же двигатели еще на старом африканском Дакаре использовала команда «КаМАЗ-мастер». Они показали себя сверхнадежными, и именно поэтому перед Дакаром-2016 нами был сделан выбор в их пользу. Моторы и Ярославского, и Тутаевского заводов практически идентичные и отличаются лишь передними крышками и несколькими мелочами. А ос-

новная их часть одинакова. Почему произошли такие серьезные поломки, повторюсь, сейчас говорить рано.

– **А как прошли испытания быстрой технички с новым чешским двигателем?**

– Быстрая техничка Владимира Василевского шла не на результат. Она двигалась в достаточно щадящем режиме. Поэтому говорить, что испытания машины прошли в полном объеме, наверное, будет неправильно. В то же время свою роль технички автомобиля Владимира Василевского выполнил идеально. Он нас позади себя не оставил. Либо Володя оказывал помощь нам, либо Александру Василевскому. Но когда мы с Сашей поняли, что Володю бессмысленно держать, мы его отпустили вперед. Быстрая техничка смогла завершить гонку в своем темпе, на который ее экипаж был готов.

Что будет с новым чешским двигателем, как он себя поведет на Дакаре впредь – пока сказать трудно. В то же время никто и подумать не мог, что два боевых экипажа сойдут с гонки. Такого развития событий мы даже не рассматривали. Ведь раньше у нас были разные ситуации: я приезжал после переворотов, с открученной ступицей, без колеса. Однако машина всегда ехала, и то, что наши спорткары останутся без движения, не мог предположить никто.

На сегодняшний день на МАЗе две машины с новыми двигателями. Одна участвовала в Дакаре, а другая осталась на заводе в Минске. Думаю, в следующем году оба эти автомобиля будут участвовать в очередном самом престижном мировом ралли-марафоне.

– **Как будет складываться спортивный сезон Вашей команды в этом году? Какие состоятся старты до Дакара, на которых можно будет лучше протестировать технику, а пилотам – приобрести еще больший соревновательный опыт?**

– В апреле этого года на новом грузовом болиде МАЗа начнется спортивный сезон моего экипажа с астраханской гонки «Золото Кагана-2016». Она является этапом чемпионата России по ралли-рейдам и собирает на волжской земле представительный состав участников. Три экипажа будут представлять Республику Беларусь, и как раз здесь пройдут полноценные испытания нового спорткара МАЗа в полном боевом режиме.

Болиды команды МАЗ-СПОРТавто перед гонкой







В ралли «Золото Кагана-2016» стартуют, как минимум, 6 экипажей от команды «КамАЗ-Мастер» и команда «ГАЗ» на грузовиках. Мы не участвуем в чемпионате России, мы не набираем очки, соревнуемся только в отдельных этапах в рамках тренировки. Там очень специфичная местность, интересный, «убойный» рельеф, от старта до финиша – откровенное бездорожье. И после таких гонок, на участках с бездорожьем уже на Дакаре мы себя превосходно чувствуем.

В 2016 году основной старт – ралли «Шелковый путь». Он пройдет по маршруту «Москва – Пекин» через Казахстан и состоится летом. По километражу эта гонка сопоставима с Дакаром, а по сложности трассы, в плане бездорожья, может быть даже сложнее его. Рельефы России, Казахстана и Китая весьма сложны. Хотя, конечно же, главный старт года – это всегда Дакар. К нему подводятся все приготовления.

Наш экипаж является действующим призером ралли «Шелковый путь», и в этой связи на нас лежит определенный груз ответственности. В 2013 году мы стали третьими, а в 2014 и 2015 годах эта гонка не проводилась. Наверняка, вся европейская часть пелетона вновь будет на этой солидной гонке летом.

*Экипаж  
Александра  
Василевского в год  
50-летия пилота  
самоотверженно  
боролся  
за высокие места  
на Дакаре-2016*

*Быстрая  
техничка готова  
перейти в  
наступление*







*Начало гонки на Дакаре для белорусских экипажей складывалось хорошо*

*Валерий Козловский (слева) и Сергей Вязович готовятся к трудному этапу гонки по Аргентине*

**– Какие, в основном, трассы были на Дакаре этого года и как с ними справлялись наши экипажи?**

– На нынешнем Дакаре трасса была скоростной, по дорогам с неплохим покрытием. Поэтому, скажем, вездеходные качества своего грузовика нашему экипажу на ралли-марафоне продемонстрировать не удалось. Саша на одном из этапов, пока не имел технических проблем, показал восьмой результат на песках и на бездорожье, показав тем самым, что наш МАЗ по бездорожью может ехать в первой десятке мирового рейтинга.

На предыдущих этапах мы показывали шестое, седьмое время с отставанием в три минуты от лидера и на расстоянии в 400 километров. По большому счету, по меркам Дакара, это совсем не много. Только сам факт отсутствия у нас на машинах электронного круиз-контроля является существенным минусом. На тех участках, где нужно было держать скорость не более 140 км/ч, мы шли 138 км/ч, чтобы не получить штрафных минут. А эти 2 километра, недостающие до 140, на 400 километрах и «выплывают» в 3 минуты. При этом и на быстрой дороге, и на бездорожье наши машины шли очень уверенно.

**– Анализируя ход гонки по сообщениям СМИ во время ее проведения, мне кажется, команда «МАЗ-СПОРТавто» выложилась по полной. А то, что отказала техника, – это совсем другая история, в которой еще предстоит разбираться и делать выводы. Как говорится, кто не падал – тот не поднимался.**

**Это спорт, и бывают ситуации, когда просто не везет. Что Вы думаете об этом?**

– Конечно, после боя кулаками не машут. В этом году удача оказалась не на нашей стороне. Но мы старались делать все возможное, чтобы показать хороший результат. Конечно, мы сильно расстроены – это факт. Тем более, что у Александра Василевского в этом году прямо во время Дакара был юбилей – 50 лет. Естественно, ему хотелось показать максимальный результат, но, увы... Кстати, дни рождения во время ралли были не только у Александра Василевского, но и у Валерия Козловского и Антона Запорощенко.

Но в спорте, как и в жизни, побеждает тот, кто после падения поднимается и идет вперед. Главное, сделать правильные выводы и двигаться дальше. Не сомневаюсь, что поражение послужит толчком для всей команды, витком для нового технического развития. Возможно, изменятся подходы при подготовке к гонкам. Определенные мысли у нас есть, будем анализировать каждую деталь и принимать адекватные меры. И, думаю, в последующем ситуация выправится. Тем более, при такой мощной поддержке завода МАЗ.

**– Какие прогнозы на следующий Дакар, как будет вестись подготовка к нему?**

– Переход на новые моторы – вопрос уже решенный. И в следующем году, как минимум, две машины пойдут на Дакар. Наш экипаж однозначно скоро пересядет на новый спорткар, а Александр Василевский – сделает то же самое или в середине, или в конце года.



Это вопрос времени. Но то, что мы на Дакар со старыми моторами не попадем, – это точно. Дело в том, что меняются регламенты ралли-марафона. Даже в этом году нас допустили к Дакару с одной оговоркой, что хотя бы одна машина должна быть с объемом менее 16 литров. Это показывает, что завод развивается и вписывается в новые регламенты. При этом мы не имели права вносить какие-либо изменения в старые боевые болиды. Подчеркиваю, мы предполагали все что угодно, но только не выход из строя двигателей двух наших автомобилей...

– **Нынешний Дакар с самого начала преследовала череда различных неприятностей. Сначала не состоялся пролог, затем на 123 километра был сокращен спецучасток. Пилот из Китая на своем «Мини» протаранила зрителей, в результате чего пострадали 11 человек. Затем была гибель 63-летнего болельщика. Полностью сгорела одна машина на трассе... Повлияло ли все это на нервно-эмоциональное состояние наших ребят и не перегорели ли пилоты из-за отложенного старта?**

– Да, именно изменения графика гонки сильно повлияли на нас, мы немного перегорели. Мы были настроены на гонку и вдруг – отменяют пролог, на следующий день – откладывают старт. И пришлось начинать гонку практически с марафонского этапа длиной более 400 километров. Это было реально очень тяжело. То есть, не было поступательного развития гонки. Да,

нам удалось приехать одиннадцатыми, но стоило это огромных физических и моральных усилий. На следующем этапе мы финишировали седьмыми, а на очередном – шестыми. То есть, позиции были приличные.

– **Была информация, что на втором этапе Ваш экипаж пришел одиннадцатым. Хотя на нем Сергей Вязович перевозмогал физическое недомогание, что замедлило темп машины. Мы помним, что и на прошлом Дакаре Вы получили травму руки, однако мужественно сражались до завершения гонки. Расскажите, Сергей, что произошло в этот раз?**

– Было просто плохое общее самочувствие. Мы проехали около 150 км после старта, когда я ощутил какое-то недомогание и головокружение. Может быть, от жары и оттого, что был длинный участок. Пришел в себя буквально за 30-40 километров до финиша. Получается, около 200 км мы ехали далеко не в своем темпе, но, главное, что мы не остановились! Тем не менее, мы проиграли лидеру только 11 минут. Потом я восстановился, все стало на свои места, и следующие этапы мы шли в своем динамичном темпе.

– **На одном из этапов экипаж Александра Василевского вылетел с трассы, и было выбито лобовое стекло. Пилоты ехали «с ветерком» и пылью в лицо. Как Вы можете прокомментировать эту ситуацию?**

– Там была связка поворотов, один из которых оказался быстрым. Саша пошел на нем полным газом, а заканчивалось всё поворотом сразу на 90 градусов.

*Машина Сергея Вязовича уверенно проходит водную преграду*

*Владимир Василевский (в центре) вместе с коллегами в коротких перерывах между этапами гонки*





*Члены белорусской команды после финиша на Дакаре-2016*

То есть левый поворот быстрый, а затем правый – под прямым углом. Пропiski по роут-буку там никакой не было. В итоге, они вылетели с дороги, и им сильно повезло, что не попали на серьезное препятствие в виде камня или большого дерева. Машина просто проломала придорожные кусты, был поврежден пластик и выдавлено лобовое стекло, подпортили немного внешний вид автомобиля и не более того. В итоге, они легко отделались. К счастью, никто не пострадал.

**– На самом высокогорном участке Дакара спортивные болиды поднимались на высоту выше 4500 метров над уровнем моря. Как чувствовали себя пилоты и как работали машины в условиях разреженного воздуха?**

– Конечно, это очень чувствуется. Но мы готовились к таким условиям высокогорья еще в... белорусской столице. Да, да, не удивляйтесь. В ледовом дворце «Минск-арены» есть специальная комната, в которой ощущается недостаток кислорода на определенной высоте. Мы приезжали вечером и находились в этом помещении вечер, ночь и утро. И так семь дней. Организм подстраивался под эти условия и в его «памяти» что-то оставалось. Соответственно, нам потом было легче адаптироваться к ре-

альной гонке. Поэтому у нас серьезных проблем на высокогорной трассе не возникало.

В то же время на Дакаре на высокогорье некоторые экипажи соперников сходили с дистанции. Везде дежурили машины скорой помощи. На спецучастке стояли несколько «скорых». К врачам обращались мотоциклисты, экипажи некоторых джипов и грузовиков.

**– Насколько хороша была организация Дакара-2016 и возникали ли какие-то проблемы у нашей команды в организационном плане? Как были налажены питание и отдых участников?**

– Мне по питанию тяжело всегда. Местная пища не всегда подходит организму, и определенный дискомфорт ощущался. С водой проблем нет. Организаторы даже порой проверяют машины при выезде на старт, чтобы на одного человека обязательно было нужное количество питьевой воды. Даже те же 60 литров, которые мы везем в качестве заливки в систему охлаждения в случае прорыва, у нас всегда это только питьевая вода. На всякий случай. Так что около 100 литров питьевой воды у нас на борту постоянно.

В плане отдыха: у нас был построен целый автодом на 9 человек, где можно было спать, где была кухня, кондиционер, можно было разместить свои



личные вещи и так далее. Это была трехосная техничка, которая шла за нами по дорогам.

**– Каково было двигаться сначала в авангарде, а затем в хвосте пелетона? Меняется ли тактика борьбы?**

– На этом Дакаре нам приходилось идти и в первой десятке, и во второй половине пелетона. И тут есть одна очень интересная особенность гонки. Чем дальше в хвосте пелетона идет машина, тем более неуступчив ее экипаж. По правилам, когда машина, идущая сзади, хочет тебя обогнать, она за 200-300 метров подает тебе сигнал специальным электронным прибором – сантинелем. И экипаж в течение трех минут должен уступить дорогу догнавшей машине. В группе лидеров это происходит беспрекословно и сразу, так как иначе можно схлопотать временной штраф. А вот аутсайдеры, которым уже терять нечего, бывают крайне упрямы. У нас был пример, когда спереди на расстоянии около ста метров в прямой видимости ехал литовец. Мы ему подавали сигнал, он его прилежно принимал и, тем не менее, целых сорок минут (!) не пропускал нас вперед, мы его просто не могли обогнать.

А есть и такие пилоты, которые просто, как говорится, мухлюют. На трассе бывают места вроде промоин, где дорога резко петляет и круто закручен серпантин. Между машинами около километра по дороге, а напрямую автомобиль от тебя за 200–300 метров. То есть сантинель тебя уже достает. Вот такой «хитрец» возьмет и подаст сигнал прибором, хотя до этой точки ему еще ехать минут пять.

**– В СМИ прошла информация, что интерес к нашим спортивным МАЗам проявляют иностранные пилоты. В то же время есть сведения, что рассматривается вопрос об организации в Аргентине сборочного производства серийных автомобилей МАЗ. Мне кажется, в этом есть заслуга и Вашей команды? Ведь Вы на Дакаре выступаете еще и полпредами завода, работаете на его авторитет, сотрудничаете с нашими дипломатами ради экономического успеха Беларуси. Я не ошибаюсь?**

– Можно сказать и так. Уже не первый год на нашу команду выходят иностранные спортсмены с предложениями или приобрести, или взять в аренду спор-



тивный болид МАЗа. В этом году аргентинец вел переговоры об аренде, ранее россияне хотели купить мазовский спорткар. О предоставлении на определенных условиях в аренду одного из спортивных МАЗов также вели разговор представители Туркменистана.

Перед началом Дакара в этом году мы участвовали в интересной акции с участием потенциальных иностранных инвесторов. Совместно с нашим посольством в Аргентине для правительственных и деловых кругов этой страны была организована выставка спортивных автомобилей завода «МАЗ». Одновременно мы демонстрировали возможности спортивных болидов. И восприятие было очень позитивным. Насколько я знаю, аргентинский рынок нуждается в автомобилях для междугородних и международных перевозок. Так что мы, действительно, занимаемся не только спортом, но и способствуем реализации нашим предприятием различных экономических проектов.

**– Спасибо, Сергей, за этот открытый, хотя и нелегкий, разговор. А журнал «TIR» и его читатели верят в команду «МАЗ-СПОРТавто» и ее грядущие победы.**

*Пилот Сергей Вязович на следующий день после возвращения с Дакара-2016 во время интервью...*

**Фота автора  
и из открытых источников.**

Не так давно для участия в телевизионном ток-шоу «Что происходит?» на канале «РТР-Беларусь», посвященном перспективам развития отечественного машиностроения, его ведущим, известным белорусским шоуменом Егором Хрустальевым были приглашены, в числе других, представители МТЗ, БелАЗа и МАЗа. В студию также пришли высказать свое мнение представители спортивной команды «МАЗ-СПОРТавто» Валерий Козловский и Александр Василевский.



Начальник управления маркетинга ОАО «МАЗ» Евгений КРУПЕНЬКО



# Новый модельный ряд «МАЗ» не уступает импортным аналогам



Обмен мнениями во время передачи, на удивление, оказался очень острым. И даже сам ведущий, похоже, не ожидал такого высокого «градуса правды». Мне же особенно запомнились нападки нескольких приглашенных журналистов на должностных лиц Минского автозавода: представители СМИ огульно хаяли технику МАЗа и слишком активно восхваляли машины иностранных производителей. У меня даже возникло впечатление, что в этих стереотипных заявлениях был заложен чересчур крутой перекосяк и явное уничтожение своего, отечественного в угоду пресловутому «иностранному бренду».

Чтобы узнать побольше о состоянии дел на заводе в настоящее время, о современных разработках мазовцев, о перспективах производства магистральных автопоездов для грузоперевозок, как говорится, из первых уст, я обратился к **начальнику управления маркетинга ОАО «МАЗ» Евгению КРУПЕНЬКО**. И очень рад, что наша встреча состоялась. Уверен, что читателям журнала «TIR» небезразлично все то, о чем откровенно и, одновременно, взвешенно рассказал мой собеседник.

– Сразу хочу сказать, что разработка новых моделей автотехники на МАЗе никогда не прекращалась. У нас традиционно сильная компания в области разработки магистральных автомобилей для грузоперевозок. Мы выпускаем современные седельные тягачи и бортовые автомобили, автопоезда для перевозки грузов как внутри страны, так и на международных направлениях. Наши серийные машины оснащаются очень удачной рестайлинговой кабиной семейства МАЗ-6430, имеющей привлекательный внешний вид, которая выглядит стильно даже на фоне продукции ведущих европейских производителей.

С точки зрения маркетинга, МАЗ занимает уникальную нишу. Продукция выгодно отличается по цене от европейских аналогов, а по качеству и комфорту превосходит аналоги из стран СНГ и многих азиатских автопроизводителей. При этом для потребителей важно, чтобы часть комплектующих в нашей технике была от ведущих мировых производителей. Это общепринятая практика и так сегодня работают почти все наши конкуренты. К сожалению, применение импортных узлов и деталей приводит к росту стоимости,

МАЗ-5440Е9  
Евро-5



поэтому мы стараемся найти равноценную замену наиболее дорогостоящим компонентам или организовать их производство на белорусских или российских предприятиях.

Что касается требований к технике, то они ежегодно ужесточаются. Со стороны потребителей – к комфорту рабочего места, соответственно, к качеству и эргономике интерьера салона. Со стороны сертификационных органов – к безопасности и экологическим нормам. Сложилась уникальная, но сложная ситуация, когда МАЗ, работая на внешних рынках стран дальнего зарубежья, в том числе в странах ЕС, вынужден выпускать технику от 2-го до 6-го экологических классов, соответствующую различным национальным техническим стандартам, в том числе, и по требованиям к безопасности транспортных средств.

Это приводит не только к значительной загрузке конструкторских служб, но и некоторому снижению эффек-

та от экономии на масштабе производства за счет расширения выпускаемой номенклатуры. Однако, учитывая сложную ситуацию на внешних рынках, стагнацию экономик основных стран-потребителей, мы вынуждены предлагать клиентам продукт, полностью отвечающий их специфическим требованиям.

Управление маркетинга систематически проводит оценку удовлетворенности потребителей нашей продукцией. На основании анализа получаемых данных улучшается конструкция, вносятся какие-то дополнительные элементы, улучшаются отдельные узлы и агрегаты, внедряются новые решения.

Сейчас на финальной стадии находится создание гаммы магистральной техники экологического класса «Евро-6» для рынков стран ЕС. Первую опытную модель из данной линейки мы презентовали еще в 2013 году. В ней применен совершенно новый экстерьер кабины, обеспечен высокий уровень

*Евгений  
Крупенько  
в Музее истории  
Минского  
автосавода*





комфорта в салоне водителя, интегрированы системы обеспечения безопасности и помощи водителю на дороге, применены оригинальные решения по компоновке. Техника МАЗ нового модельного ряда ни в чем не уступает европейским аналогам. Причем, это разработка именно наших конструкторов.

Мы делаем ставку на «Евро-6» не только потому, что это модельный ряд для выхода на перспективный западный рынок, но и потому, что сталкиваемся с постоянным ужесточением требований к технике на рынках сбыта. Основные регионы – потребители продукции МАЗ – в краткосрочной перспективе тоже перейдут на более высокие экологические стандарты.

Важно также обеспечить наших международных автоперевозчиков современным автомобильным транспортом для осуществления перевозок в страны ЕС. Мы видим в этом большую перспективу.

МАЗ традиционно силен не только в магистральной технике, но и в самосвальной. Выпускаются сотни модификаций самосвалов с различной грузоподъемностью, колесными формулами, типами разгрузки, объемами платформ. Одних только модификаций самосвальных платформ мы готовы предложить потребителю более 60-ти, в том числе тентованные платформы, платформы с подогревом, U-образные, П-образные и так далее.

Еще одним важным направлением является развитие специальной техники. На базе модельного ряда шасси МАЗ производит автокраны, автогидроподъемники, автотехнику оборудованную манипуляторами, автоцистерны, коммунальную и дорожно-уборочную технику и многое другое. Разработана и запущена в серийное производство перспективная линейка коммунальной техники «Сапфир».

Принимая во внимание широчайший спектр возможных надстроек специального назначения, МАЗ также готов поставлять на своем шасси любую спецтехнику с надстройками ведущих мировых производителей. В рамках развития этого направления планируются крупные совместные проекты с мировыми лидерами в данной области.

Развито на МАЗе и производство прицепной техники. Мы готовы предложить потребителю не только автомобиль-тягач, но и сразу целый автопо-



езд. Зачастую такой вариант является для потребителя выгодным решением логистической задачи, так как одна единица техники транспортирует в два раза больше груза.

Отдельно стоит отметить пассажирскую технику МАЗ, которая завоевала признание не только на внутреннем рынке, но и на экспортных направлениях. Важным шагом в развитии линейки пассажирской техники стала разработка автобусов, работающих на сжатом природном газе (метане). Эти экологически чистые машины эффективно эксплуатируются у нас и в Российской Федерации, есть значительный спрос со стороны других потребителей. Так, за счет газовых автобусов дополнительный объем реализации пассажирской техники на рынок России в 2015 году составил 77 единиц, а всего было реализовано 88 единиц.

Сегодня в основе нашей работы – пожелания потребителей. Каждая новая модель – это работа с конкретными конечными покупателями, учет опыта предыдущих моделей, опрос потребительского мнения, учет особенностей эксплуатации.

Обывателю может показаться, что МАЗ стоит на месте или отстает от других производителей автотехники. Однако это не так. С виду автомобили меняются не сильно, зато серьезно изменяются внутри – повышаются качество и надежность техники.

Недавно мы пошли на увеличение гарантийных пробегов и межсервисных интервалов обслуживания грузовых автомобилей для рынков Беларуси

*Завод МАЗ.  
От прошлого –  
к настоящему*

и России. Это позволило нашим покупателям планировать свою экономику, снизить затраты на эксплуатацию техники. МАЗ делает все возможное ради повышения удовлетворенности компаний, которые выбрали нашу продукцию в качестве транспортного средства.

2014 и 2015 годы характеризовались существенным падением спроса на всю технику. Больше всего просел как раз сегмент машин для магистральных грузоперевозок. Это связано со снижением потребностей экономики в данной услуге. Соответственно, основным индикатор – это снижение объемов грузоперевозок.

Объем российского рынка грузовых автомобилей в 2014 году снизился на 20%, а в 2015 году по оценкам экспертов упал еще примерно на 50-60%. Безусловно, это повлияло не только на нас, но и на наших основных конкурентов. В этом отношении работать тяжело, однако мы делаем все, чтобы падение продаж было в темпах ниже падения рынка. Стремимся сохранить свою долю, а кое-где и нарастить ее.

Что касается потребителей, то прежде всего мы работаем в сегменте B2B (бизнес для бизнеса). Наш основной партнер – это частник. У нас нет такой государственной поддержки, как у машиностроителей России. Например, в период падения рынка ЕАЭС основных российских производителей поддерживали серьезным государственным заказом. При этом, к поставкам автотехники для Вооруженных Сил и прочих силовых структур, обеспечивающих государственную безопасность россиян, МАЗ не допущен, действуют определенные законодательные ограничения. И в этом нет ничего удиви-

тельного, с этим, наверное, сталкиваются все импортеры на рынке, так как в условиях падающего рынка государство стремится поддержать прежде всего национального автопроизводителя.

В России государство субсидирует программу обновления автопарка в рамках так называемой программы утилизации. Стимулируется создание рабочих мест в кризис, сохранение квалифицированных кадров. На это выделяются миллиарды российских рублей. В том числе, чтобы выплачивать зарплату и обеспечивать занятость высвободившихся работников. Субсидируются лизинговые платежи, реализуются программы льготного автокредитования и так далее. И, в итоге, весь этот пакет субсидий существенно удешевляет технику, повышает ее экономику в условиях кризиса. Таким образом, автотехника МАЗ изначально оказалась намного конкурентоспособнее, потому что даже в таких условиях нам удалось сохранить продажи на российском рынке.

Конечно, со стороны нашего государства подобных субсидий мы не увидим и не можем на них рассчитывать. Мы должны стремиться достичь всего своими силами – инженерной и конструкторской мыслью, маркетинговыми приемами, интенсификацией коммерческих усилий. Как нам это удастся, покажет время.

Повторюсь, основной наш потребитель – это коммерческие структуры, которые реально считают стоимость владения техникой. Действительно, возможно, отдельные показатели у импортной техники выше, чем у МАЗа. Но, при этом, и стартовая цена значительно выше, значительно выше стоимость запчастей и стоимость обслуживания. В то же время импортная техника, как правило, более требовательна к обслуживанию и зачастую не способна работать в таких условиях, где успешно работает техника МАЗа.

Модельные ряды и тяжелой техники, и карьерной у наших конкурентов есть. Однако в отдельных отечественных организациях бытует мнение, что на некоторые грузоперевозки нужно брать именно МАЗ, так как «иностранцы» более привередливы и могут подвести в ответственный момент. Это говорит в пользу того, что наши машины более надежные и больше приспособлены к тяжелым условиям эксплуата-

На конвейере МАЗа идет сборка автомобилей





ции – бездорожью, условиям Крайнего Севера, холодам. Это тоже традиционно наш сильный сегмент, который мы стараемся развивать и поддерживать. В том числе благодаря такому подходу, мы увереннее удерживаемся на плаву.

Идет серьезная работа с корпоративными партнерами, с заводами, устанавливающими широчайший перечень надстроек на наши шасси. Это и работа с крупными потребителями: перевозчиками, транспортными операторами, добывающими и строительными компаниями. У нас есть такие потребители, под которых даже создаются новые модели техники. С определенными условиями и техническими требованиями – увеличением гарантии, обеспечением каких-то специальных характеристик. Например, есть у нас солидный партнер в Сургуте, ради которого мы идем на такие подвиги. Но трудно кому-то отдать приоритет, очень важны объемные поставки, важна борьба за крупные тендеры, на которых мы конкурируем достаточно серьезно.

У нас хорошие достижения в реализации пассажирской техники российскими потребителям. Нам удалось выиграть несколько солидных тендеров и мы поставили в Российскую Федерацию большой объем техники, в том числе на газомоторном топливе. Имеем очень хорошие отзывы об ее экономичности и надежности.

Конечно, российский рынок падает (по итогам 2015 года падение рынка грузовых автомобилей полной массой 8–40 тонн составило более 50%), и все рынки стран СНГ пострадали из-за замедления экономики, а также падения цен на сырьевые ресурсы, прокатилась целая война девальваций национальных валют (это и Казахстан, и Азербайджан, и Украина). Политические конфликты и экономические санкции негативно повлияли на рынок и на экономику. Соответственно, снизился и спрос на технику. В то же время нам удалось нарастить продажи на внутренний рынок и существенно улучшить свои позиции в некоторых странах СНГ.

МАЗ также старается наращивать продажи в других странах СНГ и поставки в страны дальнего зарубежья. Конечно, это удается не без проблем. Сталкиваемся с серьезными логистическими издержками при доставке техники. Зачастую ее приходится отправлять за несколько тысяч километров. И это суще-



ственно влияет на цену. Есть тарифные и нетарифные барьеры на рынках, требования к происхождению товаров, к локализации, поэтому ведется серьезная работа по созданию сборочных производств, позволяющих экспортировать не готовую машину, а комплекты деталей и собирать их на месте. Данное решение позволяет за счет более низких пошлин и логистических издержек снизить тарифную и налоговую составляющие в себестоимости и, в итоге, конечную цену продукта.

Сеть сборочных производств становится отправной точкой. Они работают не только на одну страну, а на целый регион. Скажем, наше сборочное производство во Вьетнаме способно поставлять технику на рынки стран АСЕАН, Юго-Восточной Азии. Внутри данных государств существует возможность беспошлинной торговли при достижении определенного уровня локализации производства.

Сейчас, чтобы повысить эффективность наших продаж, на фоне снижения спроса мы еще шире развиваем

*Карта мира, на которой отражена география МАЗа*



MAZ 203088  
Евро-6



MAZ-5440M9  
Евро-6

такой инструмент продвижения, как открытие в ряде стран шоу-румов и демонстрационных площадок техники. Это требует серьезных, взвешенных решений, так как техника достаточно дорогая. К примеру, автобус большого класса стоит около 100 тысяч евро. Поэтому невозможно поставить технику в каждую страну для демонстрации, нужно правильно выбирать ключевые регионы с потенциально высоким платежеспособным уровнем.

Таким образом, формируются привлекательные цены на внешних рынках. Несмотря на высокий уровень конкуренции, нам удалось достигнуть весьма высоких результатов в отдельных регионах. В 2015 году на внешние рынки было реализовано 58% единиц автотехники, в 2016 году запланировано довести долю экспортных поставок до 70% от общего объема реализации.

К сожалению, эта работа не быстрая, требует взвешенных решений, проработки, создания новых продуктов для каждого рынка с учетом специфических особенностей региона и требований потребителей. Скажем, специальные автобусы для стран Африки, праворульные машины, автомобили с нестандартным расположением двигателя, специфические автобусы для организации скоростных маршрутов в мегаполисах. Нужна и особая прицепная техника, скажем, такая, как прицепы-тростниковозы. То есть, то, с чем в Беларуси мы никогда не сталкивались. И сейчас МАЗ должен изучать данный сегмент, чтобы понимать, как правильно изготовить эту продукцию, удовлетворить пожелания заказчика и создать коммерчески успешный продукт.

В настоящее время на заводе ведется 5 основных конструкторских направлений: по грузовой, прицепной, специальной и автокрановой технике; по пассажирской технике. Создан центр перспективных разработок, который ведет долгосрочные и сложные проекты, обеспечивая глобальный переход на новые модельные ряды и классы техники. Сейчас, например, ведется работа по созданию третьего поколения автобусов. Здесь мы всегда были одним из самых сильных производителей на постсоветском пространстве, являясь крупнейшим отечественным производителем. Даже в Российской Федерации МАЗ занимает серьезную



долю рынка. Учитывая перспективы развития пассажирских перевозок и тенденции в области развития общественного транспорта, уже сегодня мы думаем об автобусе будущего, который будет обладать качественно новыми характеристиками – новой эргономикой, интерактивными возможностями, прогрессивным дизайном и так далее. Мы эту работу ведем не только в рамках технического и технологического форсайта, но и тесно работаем с потребителями, у которых есть опыт эксплуатации наших автобусов первого и второго поколений.

Продажи своей продукции МАЗ обеспечивает напрямую только на внутреннем рынке, а на внешних рынках мы работаем через товаропроводящую сеть. Это организации и партнеры различных форм собственности, наши торговые дома, наши дистрибьюторские и дилерские центры, совместные и сборочные производства, которых насчитывается около 200 по всему миру. В том числе, на базе каждого партнера организованы станции технического сервиса, которые полностью соответствуют стандартам обслуживания МАЗа. И, конечно, выход на рынок невозможен без поиска серьезного партнера. В связи с этим мы, помимо торговых

домов, в ключевых, регионах создаем свои представительства. В них работает сотрудник МАЗа, который занимается поиском партнеров, крупных потребителей, продвигает нашу технику, помогает решать вопросы по устранению тарифных и нетарифных ограничений, получать маркетинговую информацию о рынке. В этом году планируется открытие 5 новых представительств.

У нас есть серьезный план по выставочно-ярмарочным, презентационным мероприятиям. Запланированы автопробеги с демонстрацией новых моделей техники, созданной с учетом специфики регионов. На МАЗе разработан медиа-план по работе прежде всего с профильными СМИ, в том числе в странах, где мы раньше не публиковались.

Я считаю, что потенциал у техники МАЗ очень высокий. Главное – не останавливаться, смотреть в будущее и уже сейчас планировать модельный ряд следующего поколения, что мы и делаем. Конечно, невозможно охватить все сразу – не хватает ресурсов, но мы очень стремимся и достигаем на ключевых направлениях значительных успехов.

**Беседовал Андрей ДРОБ,  
фото автора.**

*МАЗ-6516М9  
Евро-6*





# Жара, и пыль, и бездорожье...

Идея создать спортивную команду для участия в ралли-марафоне Дакар в свое время возникла у генерального директора «МАЗа». Была поставлена задача – составить команду только из заводских работников. Александру Василевскому предложили стать пилотом, по сути, первого отечественного грузового спорткара, который был создан в 2010 году. Александр согласился, проехал, затем было решено создать вторую машину. Первый же автомобиль переделали, получив на выходе два одинаковых грузовика. И сегодня мы вспомним, как и с чего все начиналось...



**Е**жегодный трансконтинентальный ралли-марафон «Дакар» проводится с 1978 года. Традиционно старт ралли проходил в Париже, а финиш в столице африканского государства Сенегал – Дакаре. В 2008 году разразился скандал, и гонка была отменена из-за угрозы террористических актов в отношении ее участников на территории некоторых государств Африки. В связи с этим фирма-организатор знаменитого ралли-марафона A.S.O. перенесла соревнования на неопределенное время в Южную Америку. Первый перенесенный «Дакар» состоялся в 2009 году.

На первом Дакаре с участием белорусов в 2012 году наша команда заняла 31-е место среди 77 участников. Первооткрывателем Дакара от Беларуси был экипаж в составе пилота Александра Василевского, штурмана Валерия Козловского и механика Дмитрия Запорощенко. В 2013 году белорусы значительно улучшили свой результат и стали уже 21-ми. В 2014 году дошли до 11 места и, наконец, **в 2015 году вошли в десятку лучших** дакарских экипажей планеты!

Конечно, дебютировать на Дакаре мазовцам было нелегко. В Беларуси нет таких песков, дюн и высоких температурных режимов, которые есть в ходе ралли-марафона в Южной Америке. Отечественным спортсменам все было в новинку. С самого начала Александр Василевский не имел серьезного опыта спортивного гонщика. На МАЗе он работал водителем-испытателем и к тому времени обладал 15-летним стажем работы на заводе. В юношеские годы он занимался прыжками с трамплина, мотокроссом, так что в биографии спорт с экстремальным акцентом все же присутствовал...

Было очень приятно, что первую консультативную помощь молодой белорусской команде оказали братья-славяне из команды «КамАЗ-мастер». Дельные советы давал знаменитый российский раллист Владимир Чагин. К тому же, наши пилоты постепенно набирались опыта, участвуя в российском чемпионате.

Достаточно много приходилось работать, чтобы достичь надежной работы всех узлов и агрегатов спортивных болидов. На заводе создавались новые

*Спортсмены перед первым Дакаром с участием команды МАЗа*





Подготовка машин на заводе начинается задолго до гонки

Команда МАЗа на Дакаре в 2013 году



Александр Василевский на Дакаре-2013

детали, которые постоянно проходили серьезные испытания. Сначала трудно было добиться уменьшения веса автомобиля – машины были тяжелые, по 10,5 т при минимальном лимите в 8600 килограммов. Сначала делали детали прочными, а уже потом думали, как их облегчить.

Постепенно к пилотам приходил гоночный опыт. Например, надо было научиться поддерживать высокую скорость грузовика практически на любых спецчастках, в темпе уверенно проходить повороты. Тем самым, выигрывать драгоценные секунды... Спортсмены искали и находили ту грань, при которой едешь быстро, но не переворачиваешься. Искали различные приемы для уверенного пилотирования, стремились лучше прочувствовать машину, слиться с ней воедино. А когда поймали «свою игру» – поехали быстрее и результат стал лучше.

Первое время, прямо по ходу гонки, наши спортсмены старались подмечать приемы и стиль пилотирования именитых дакаровских пилотов. Особенно, когда трасса проходила по песчаным дюнам, белорусы всматривались и анализировали каждую деталь.

Вот как вспоминает об этом А.Василевский: «С дюны спускаешься и видишь, что один пошел вправо, а другой влево, а ты думаешь, нельзя ли пойти напрямую. Рассказывать можно долго, а сообразить-то надо за долю секунды. Начиная подъем на дюну, уже надо четко знать, куда ты едешь».

Первый спортивный болид МАЗа фактически был создан на базе серийной модели 6316. Мосты и коробка передач были импортные, а все остальное – родное. На всех грузовиках стояли хорошие зарубежные амортизаторы, поскольку для спортивных машин наиболее удачно их делают в Нидерландах. У нас такого производства попросту нет. Причем, эти нидерландские амортизаторы на Дакаре используются во многих автомобилях. Зато рама, кабина и все комплектующие были белорусского производства.

Назвать спортивную машину «мягкой», конечно, нельзя. Амортизаторы добросовестно выполняют свою работу, но организму все равно непросто. Чем лучше отрегулируешь амортизаторы, тем мягче будет приземление. Но проблема жесткости есть во всех машинах. Даже камазовцы говорят:



«Что вы думаете, если мы быстро едем, то нас не колотит? Да бьет так же, как и всех». Конечно, подвеска у КамАЗов работает лучше, чем у нас, потому что есть опытные специалисты по ее настройке. А так – обычно организм пилотов первые 50 км привыкает, а потом потихоньку все утрясается и входит в колею.

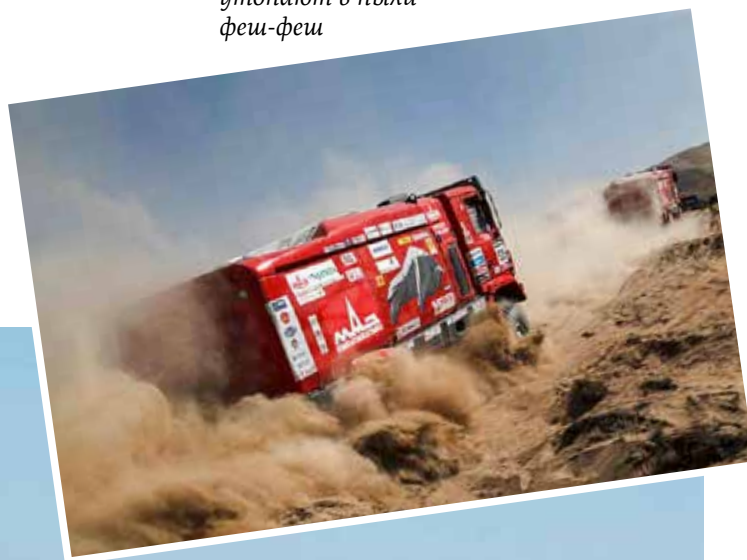
Белорусы на Дакаре изначально демонстрировали спортивное благородство и, зачастую, проявляли его не только из тактических интересов (время, потраченное на помощь терпящему бедствие экипажу, затем восстанавливается). Была масса примеров, когда экипажи команды «МАЗ-СПОРТавто» подставляли надежное плечо коллегам из других иностранных команд. То наша техничка с прицепом довезла до бивуака грузовик прибалта Ардавичуса, то на прицепе к нам попал автомобиль Романа Брискиндова...

– Да, все мы друг другу помогаем. Мы пока не можем делиться опытом, изучаем чужой, – говорил еще во время второго Дакара Александр Василевский. – Нам никогда никто не отказывает в советах. Даже перед этапом подходим к тому же Владимиру Чагину, спрашиваем о деталях спецучастка – на каком давлении шин ехать, проконсультируемся по роут-буку, ну и так далее... Камазовцы отмечали, что у нас машины неплохо сделаны, но уровень более опытных команд еще не достигнут.



Запасные колеса крепятся сзади

Грузовики на Дакаре-2013 утопают в пыли феш-феш



Песчаные дюны со временем перестали быть грозным препятствием для болидов МАЗа на Дакаре.



Вот белорусы и стремились изо всех сил, причем так успешно, что с каждым годом мощно прогрессировали на Дакарах, и в 2015 году вошли в десятку лучших. Ребята из «МАЗ-СПОРТ-авто» вспоминают, как поступательно раскатывалась волна поддержки наших спортсменов среди белорусских болельщиков. Признаться, во время и после первого Дакара с участием нашей команды ошутимого внимания к спортсменам-мазовцам и значимой поддержки их еще не было. Многие просто не знали, что белорусы поехали на «Дакар». На отечественном ТВ и в интернете проскакивала скупая информация. Люди, мягко говоря, не очень представляли, что вообще такое Дакар с участием МАЗа.

Лишь после возвращения с первого ралли-марафона постепенно пошли материалы, стал формироваться отряд болельщиков, появились спонсоры. С каждым годом интерес отечественных болельщиков возрастал пропорционально успехам гонщиков. Еще с давних пор генеральный директор дал установку – ехать так, как позволяют возможности, но не оглядываться назад и не ударить в грязь лицом. Так сказать, в прямом и переносном смысле. Чем выше результат, тем лучше. Нередко сам генеральный директор звонил и поддерживал спортсменов.

На втором Дакаре ребятам запомнился пятый день, когда на трассе пошли сплошные камни. «Колотило» белорусов в кабине до зубодробительного стука, вытрясало душу, но пилоты до-

стойно выдержали это испытание. Третий этап тогда удивил огромными дюнами. На первом Дакаре они были поменьше. Ребята все же прошли их без проблем. Поднимались на дюны, иногда со второго раза. Упрямо карабкались, цеплялись и преодолевали эти очень коварные препятствия. Главное, все были очень довольны, что МАЗы не подвели и сами экипажи выдержали труднейшую гонку.

В 2013 году на Дакаре экипаж в составе Александра Василевского, Валерия Козловского и Антона Запорощенко (525 номер) в генеральной классификации занял 21-е место. Время по сумме всех спецучастков составило 51 час 4 минуты и 4 секунды, уступив триумфатору гонки российскому экипажу Эдуарда Николаева из команды «КамАЗ-Мастер» свыше 11 часов.

Второй белорусский экипаж с пилотом Сергеем Вязовичем, штурманом Павлом Гараниным и механиком Дмитрием Запорощенко (552 номер) занял 27-ю строку в общем зачете класса грузовиков. Они преодолели спецучастки за 58 часов 49 минут и 10 секунд, отстав от лидера более чем на 19 часов и получив 1 час штрафного времени.

Для участия в ралли-марафоне «Дакар-2016» на Минском автомобильном заводе был создан новый спортивный грузовик, полностью соответствующий последним требованиям организаторов гонки. Только благодаря применению нового двигателя, удалось на 300 кг уменьшить полную массу спортивного автомобиля. Двигатель Gyrteh для

По трассе  
Дакара-2014  
уверенно идет  
болид МАЗа





спорткара собрал чешская компания PowerTech Systems на основе агрегата Caterpillar. Мощность мотора составляет 930 лошадиных сил, а крутящий момент – 4200 Н-м. В результате были повышены скоростные качества и проходимость автомобиля в условиях бездорожья.

В автомобиле установлена новая модель рулевого механизма, установлены светодиодные фонари и оборудована система кондиционирования. Мазовские разработчики также потрудились над подвеской и трансмиссией.

На «Дакаре» в этом году команда вновь вернулась к использованию алюминиевых топливных баков. С учетом опыта была повышена их надежность и прочность. Кроме того, алюминиевые баки гораздо легче стальных. А вот кузов существенно не изменился – узнаваемый силуэт грузовиков остался прежним.

Новый автомобиль на Дакаре-2016 выполнял функцию «быстрой техники», которая помогала другим экипажам во время гонки.

– Такое решение не случайно: мы проверили новую машину в суровых условиях ралли-марафона, но при этом старались свести риски к минимуму. Поэтому основные экипажи, задача которых была бороться за высокий результат, ехали на обновленных грузовиках проверенной конструкции с двигателями Ярославского и Тутаевского моторных заводов. Мы просто не имели права рисковать, надеялись показать максимальный результат, – объяснил руководитель команды «МАЗ-СПОРТавто» Валерий Козловский.

В команде не скрывают, что на разработку новой модели повлияли не только желание двигаться вперед в совершенствовании спортивной техники, но и изменения в техническом регламенте Дакара. По его условиям двигатели спортивных грузовиков в категории T4.2. не должны превышать объем 16,5 литра.

Учитывая тяжелую экономическую ситуацию в мире, требования регламента несколько смягчили и разрешили командам участвовать в ралли-рейде на автомобилях, двигатели которых превышают установленный объем. Однако при условии, что двигатель хотя бы одного спортивного автомобиля, как и сам автомобиль, полностью соответствует требованиям регламента.

На Дакаре-2016 были протестированы конструкторские идеи, примененные в этом автомобиле, новый



Команда  
МАЗ-СПОРТавто  
на Дакаре-2014



Пилот  
Александр  
Василевский  
даёт  
интервью  
белорусским  
журналистам  
после удачного  
выступления  
на Дакаре-2015

двигатель и его системы. После ралли-рейда в автомобиле устранят все недочеты, он будет усовершенствован. В итоге его конструкция ляжет в основу создания новых автомобилей команды, которые в течение всего сезона 2016 года придется совершенствовать, дорабатывать и готовить к Дакару-2017.

В составе белорусской делегации в 2016 году на ралли-марафоне побывала Алла Судник, начальник бюро связей с общественностью ОАО «МАЗ». После возвращения она поделилась своими впечатлениями и эмоциями. По ее мнению, если бы не досадные поломки двух МАЗов, то белорусская команда заняла бы высокое место в зачете грузовиков. Алла видела, какие титанические усилия прилагали наши ребята, чтобы прославить МАЗ и нашу страну на мировой арене.

– Когда я попала на трассу и увидела скорости на спецучастках – просто

Алла Судник  
на Дакаре-2016  
отвечала за  
информационное  
обеспечение  
нашей команды



ужаснулась, – вспоминает она. – В Боливии горный серпантин просто головокружительный. Мы выехали не на дорогу общего пользования, а на грунтовую дорогу с очень крутыми поворотами, с пропастью в двух шагах. Там малейшая ошибка и можно просто погибнуть...

Пилот никогда не знает, что именно выйдет из строя, какой бы ни была мощной и надежной техника – нет никакой гарантии. Машины, пилоты и все экипажи в целом выдерживают огромные, порой, запредельные, нагрузки. В этом году на бивуаке было +45 градусов, а на трассе доходило до 57 градусов жары.

– Я видела, насколько поникли ребята, Александр Василевский и Сергей Вязович, они очень тяжело переживали сход с трассы по техническим причинам, – рассказывает Алла Судник. – Тем не менее – это тоже опыт, он пойдет на пользу. Думаю, больше будет требований к поставщикам комплектующих, тестированию узлов и механизмов. Честно говоря, еще хорошо, что все так обошлось, без травм и чрезвычай-

ных происшествий. Ведь есть на трассе места, где банальное пробитое колесо может стать причиной серьезной аварии. С того же горного серпантина можно запросто рухнуть в пропасть. А у ребят были повреждены двигатели, было возгорание, отрывало защиту двигателя.

После того как Сергей Вязович ехал по сложной трассе практически без тормозов, к нам на бивуак приходил Владимир Чагин из команды «КамАЗ-МАСТЕР». Он поддерживал наших ребят, хвалил за смелость и мастерство.

Было необычно и то, что на Дакаре-2016 выступал один аргентинский экипаж под номером 527, у которого вообще не было никакой технической поддержки. (Хотя у всех гонщиков есть целый технический лагерь на бивуаке с большим количеством специалистов). И все же он сумел успешно дойти до финиша.

Представитель «МАЗ» также рассказала, что у нашей команды в этот раз был большой автодом с удобными спальными местами, кухней, стиральной машиной и холодильником, системой кондиционирования воздуха. Кормили на соревнованиях пилотов хорошим качественным мясом – аргентинской говядиной, приготовленной по разным рецептам, иногда в рационе было и куриное мясо. Овощей и фруктов было достаточно, был сезон дынь и арбузов. Спортсмены пили чистую, негазированную воду, кока-колу и редбул в качестве энергетика.

Интересно, что механики на Дакаре, даже не зная иностранных языков, прекрасно общались и понимали друг друга. Атмосфера на бивуаке царила дружелюбная. Причем, на Дакаре есть замечательная традиция – на бивуаке обязательно горит костер, словно символ, объединяющий всех спортсменов...

**Андрей СЕРГЕЕВ,**  
фото автора и из архива МАЗа.





# Это случилось на Дакаре

В среде автолюбителей бытует шутливая поговорка: «Сел за руль – не «тормози». Действительно, в автогонках, несмотря на приход эры высоких технологий, человеческий фактор играет ничуть не меньшую роль, чем в других видах спорта. Поэтому даже в таком серьезном деле, как ралли-рейды, курьезы и забавные происшествия – неизменные спутники участников. И самая престижная гонка современности по бездорожью – Дакар – не стала исключением.

## Француз заблудился... и Дакар появился!

Начнем с того, что своим рождением «Дакар» обязан курьезной истории. В 1977 году участник ралли «Абиджан – Ницца» французский мотогощик Тьерри Сабин заблудился в Ливийской пустыне. Нашли Тьерри только через три дня, а выжил европеец лишь благодаря тому, что наткнулся на местное племя туарегов. Однако именно тогда красочные бескрайние просторы Ливийской пустыни навели бесстрашного гонщика на идею создания ралли-рейда по бездорожью.



Тьерри Сабин

## Угон, лишивший финна победы

Обидно должно быть четырехкратному обладателю «золотого бедуина» финну Ари Вата-



Ари Ватанен

нену, который в 1988 шел тогда еще ко второму своему титулу, но его автомобиль... угнали с ночной стоянки. Преступники потребовали выкуп, но команда «Пежо» платить отказалась. В итоге машину Ари все-таки вернули, но слишком поздно – финна уже дисквалифицировали.

На эту тему было немало журналистских расследований и спекуляций. Кто-то объяснял это происками конкурентов, кто-то даже обвинял руководителя команды Жана Тодта, приводя всякие хитроумные конспирологические теории. Но факт остается фактом: из-за угона Ватанен лишился шансов на победу, а выиграл его товарищ по команде Юха Канкунен.

## Угнали – «без мотора», вернули – с «лошадками»?

Кстати, это не единственное «криминальное» происшествие с «Пежо» на «Дакаре». Возможно, оно навело Жана Тодта на интересную мысль. В одной из следующих гонок с ночного бивуака также исчез гоночный «Пежо».

По заверениям Тодта, угонщиками выступили... местные аборигены. Правда, как туземцы умудри-



Жан Тодт

лись выкрасть из закрытого парка машину... со сломанным мотором, Жан объяснить не смог. И уж совсем необъяснимым выглядел тот факт, что к утру благородные воры пригнали автомобиль об-

ратно. Попутно починив перед этим двигатель, который по правилам ночью команда чинить не имела права.

Диву даешься, насколько технически подкованы оказались наследники традиций Робин Гуда. Да не оскудеет кулибиными благодатная африканская земля!

**С «носянками» закосили под технику**

Но все же самые курьезные криминальные истории произошли в 2010 и 2014 годах. В 2010 году в автомобиле одного из участников Дакара стражи порядка обнаружили... 800 килограммов кокаина и 15 тысяч таблеток «экстэзи».



Дакар - против наркотиков

Впоследствии выяснилось, что грузовик наркодилеров был покрашен в цвета одной из команд и изображал машину поддержки. Автомобиль псевдодакаровцев прибыл из Бильбао и взял «груз» в окрестностях Буэнос-Айреса, чтобы затем вернуться с ним обратно. Интересно, что на борту машины контрабандистов имелась вся соответствующая дакаровская экипировка и технические приспособления. В общем – не подкапашься. Задержать преступников полицейским удалось только по возвращении в Испанию.

Однако наркототорговцы этот урок не усвоили. В 2014 году преступники вновь попробовали повернуть подобную операцию. На этот раз они пытались провезти полторы тонны наркотиков, спрятав их в покрывках грузовика технической поддержки. Но преступники были задержаны во Франции вместе с грузом.

**Любопытная арифметика**

Масштабы Дакара всегда впечатляют. Вот как выглядят некоторые интересные цифры:

– **1,5 тонны** еды и **6000 литров** воды ежедневно расходуется



За гонку дерево выросло из капота спорткара

на поддержание сил всех участников ралли-марафона «Дакар»;

– более **13 000 участников** смогли добраться до финиша ралли «Дакар» за все **37 лет** его проведения. В гонке может принять участие любой желающий – нужно лишь оплатить стартовый взнос и подготовить технику в соответствии с регламентом;

– в 2001 году «Дакар» единственный раз выиграла женщина – Ютта Кляйншмидт, выступав-

шая тогда на Mitsubishi Pagero Evolution. Примечательно, что женщины участвуют в Дакаре с самой первой гонки, прошедшей в 1979 году;

– **1 миллиард человек** составляет телевизионная аудитория Дакара. Около **70 телекомпаний** транслируют гонку почти в **200 странах мира**. Официальный сайт гонки посещают примерно **10 миллионов человек**. С места событий ралли-рейд освещают около **300 журналистов**;

– **74 года** самому опытному участнику «Дакара» японцу Йошимасу Сугаваре. Он участвовал в гонке **37 раз**, из них в период с 1989 по 2009 год **20 раз подряд**. Успел попробовать свои силы на мотоцикле, легковом автомобиле и грузовике;

– **37-й** Дакар стал самым скоростным за всю историю проведения ралли-марафонов, как в Африке, так и в Южной Америке. Его организаторы перекроили маршрут так, что он вместо ралли-рейдового напоминал больше классическое ралли – песков стало меньше, зато выросло количество каменистых и грунтовых отрезков, а также высокогорных участков.

**Андрей СЕРГЕЕВ,**  
**фото автора**  
**и из открытых источников.**



Полторы тонны еды ежедневно поглощались участниками на Дакаре-2016