

Бавария, Южная Германия. Край пива, гор и всемирно известных заводов. Здесь, недалеко от Мюнхена, находится головной завод фирмы «Kögel». Ее продукция — прицепы, полуприцепы и надстройки — известна каждому, кто связан с автотранспортом. Эта же фирма становится символом возрождения производства после выхода экономики из кризиса. По приглашению представительства компании «Kögel» в Украине я побывал в начале мая на головном заводе в Буртенбахе.

Немного истории

История марки «Kögel» началась в 1934 году — именно тогда Франс Ксавер Кёгель приобретает небольшую мастерскую по производству кузовов. После войны с началом возрождения Германии в 1950-1958 гг. объем заказов на технику постоянно увеличивается и Kögel открывает новое производство в баварском городе Донауталь. В 1964 году был создан первый трехосный полуприцеп с самоуправляемой осью. В 1965 году Kögel разрабатывает модель сменной бортовой платформы с опорными стойками и специальный полуприцеп для перевозки бетонных элементов.

В 1990 году Kögel создает первый полуприцеп для сменных кузовов «Визель».

1993 год стал этапным — именно тогда Kögel приобретает производство полуприцепов и осей компании «Kässbohrer» в Ульме и завод в баварском городе Буртенбах. В 1998 году Kögel начинает производство полуприцепов новой революционной концепции Mega-MAXX.

Одновременно с этим шел процесс технического перевооружения заводов, и после ввода новых сборочных линий в



2000 году завод в Буртенбахе становится одним из самых современных заводов по производству грузовой техники.

В 2001 году на заводе вводится в эксплуатацию современный комплекс KTL обработки металла — единственный в Европе. В 2005—2010 гг. на рынок прицепной техники под концептуальными марками MAXX, PHOENIX, FOX вышли новые разработки, составляющие основу нынешней продуктовой линейки Kögel.

Разумеется, путь компании был отмечен не только успехами. Были и взлеты, и падения. Менялись владельцы компании, в том числе некомпетентные в вопросах транспорта люди — не правда, ли знакомая гражданам Украины картина?

Однако в последние два года компанией владеет новый хозяин — Ульрих Хумбаур.

Компания «Humbaur» работает на рынке прицепной техники с 1957 года, специализируясь на производстве спецприцепов, в частности, предназначенных для пе-

ревозки лошадей и легкой гаммы для сельского хозяйства. Сегодня, после приобретения активов Kögel, группа компаний «Humbaur», куда теперь входит Kögel, выпускает прицепной состав в двух основных категориях: легкую гамму под маркой «Humbaur», тяжелую — под маркой «Kögel». Развитие компании идет планомерно, наращивается производственная программа, в Буртенбахе выкуплены новые площади под застройку производственными мощностями.

Сегодня в группу компаний входят шесть заводов: в Германии, Чехии, Турции и Испании. В Германии расположены сборочные заводы полного цикла, в Чехии выпускают рамы, а на заводах в Турции и Испании осуществляется то, что называется «отверточной сборкой», — практически полные комплекты шасси поступают на заводы, где их доукомплектовывают стойками, бортами, тентами и выпускают в продажу.

По итогам 2010 года компания выпустила более 50000 единиц прицепной техники. Из них на долю Kögel пришлось более 5000 прицепов в 2010 году. Для сравнения: в 2009 году было выпущено около 2 тыс. единиц. Чтобы оценить уровень падения производства, напомним, что в 2007 году было выпущено порядка 20 тыс. единиц прицепного состава и надстроек.

Нелишне будет отметить, что доля экспорта в прошлом году составляла 50 %. Фактически с приходом новых владельцев благодаря обновлению продукции и увеличению спроса на прицепной состав баварский производитель смог увеличить свой оборот на 200 % по сравнению с кризисом 2009 года.

«Наш оборот сегодня около 100 миллионов евро, что даже выше цели, которую мы ставили перед собой в начале 2010 го-



да, — сказал Юрген Штайнбахер (Steinbacher), финансовый директор K ögel. — В 2011 году мы предполагаем более чем 10000 прицепов и удвоение оборота в более чем 220 млн евро. Для того чтобы быть в состоянии справиться должным образом с ростом заказов, мы вводим работу в несколько смен.»

По оценкам отдела заказов, уже сформирован пакет на 15 тысяч единиц. И это признаки оздоровления экономик, как немецкой, так и общеевропейской.

Заводские цеха

На заводе сегодня работают порядка 550 человек, площадь производственной территории в Буртенбахе — 47 тыс. кв. м, общая территория — 315 тыс. кв. м. Выпуск продукции — примерно 500 единиц в неделю.

Как уже было сказано, рамы для полуприцепов на завод поступают из Чехии, из города Хоцень (Chocen). Там выпускают примерно 450 рам в неделю для сборочного конвейера и около 80 единиц — для машинокомплектов.

Доставляются они на завод автотранспортом, при этом такая логистическая схема считается оптимальной: плечо не включает перегрузок с одного вида транспорта на другой, таможен и границ нет, соответственно, простоев тоже нет.

После прихода на завод рамы подвергаются тщательной обработке, составляющей одну из основных «фишек» K ögel. Речь идёт об антикоррозионной защите по технологии KTL.

KTL — запатентованная система компании «K ögel» для защиты металлических частей рамы полуприцепа от коррозии.

Установка работает по принципу катафореза — в электролитном растворе на раме формируется цинкофосфатный слой, который становится основой для нанесения защитного лакокрасочного покрытия. При использовании такого метода определенное постоянное напряжение способствует тому, что частицы краски равномерно распределяются по всей поверхности рамы. По окончании процесса обработки по всей поверхности рамы достигается единая толщина слоя в 40 микрон.

Для начала рамы дробеструят в специальной камере.

Очищенная таким образом рама идет дальше — на катафорезную обработку. Установка KTL состоит из одиннадцати ванн.

Весь процесс нанесения защитного слоя автоматизирован. После KTL-обработки рама подается в сушильную печь, где слой дополнительно запекается.

Завод-производитель дает на такую обработку 10 лет гарантии.



В день могут обрабатывать 80 рам. Собственно, этим количеством и определяется суточный выпуск готовой продукции.

Сборка всех видов полуприцепов происходит на едином конвейере: здесь собирают и тентовые полуприцепы, и изотермические, и рефрижераторные, и полуприцепы с жестким кузовом.

Осевые агрегаты применяются в основном двух ведущих европейских производителей — это SAF и BPW, но, по желанию заказчика, возможна установка осей, например, и Daimler. От идеи выпуска своих осей K ögel отказался.

Напомним, что включает в себя модельный ряд полуприцепов K ögel:

Тентованные полуприцепы: Cargo-MAXX, Strong-MAXX, Mega-MAXX (повышенного объема), Big-MAXX (увеличенной длины и объема). Новинкой, показанной нам на заводе, инженеры K ögel могут гордиться по праву. Они разработали полуприцеп «Mega» с внутренней высотой 3 м и внешним верхним габаритом 4 м. Удалось этого достичь за счет применения

спецсталей и уменьшения высоты лонжеронов над седлом на 35 мм.

Изотермические полуприцепы и рефрижераторы: Cargo-MAXX box (так называемая «легкая изотерма») и Cool-MAXX (толстостенные изотермические кузова).

Контейнеровозы и шасси — Port-MAXX и COMBI.

Тралы для перевозки спецтехники — строительной и сельскохозяйственной.

Более подробный рассказ о каждом виде продукции в следующих номерах.

Автор благодарит компанию «K ögel Украина» за помощь в организации поездки.

Хочу напомнить что в июне 2010 года в Украине открылось официальное представительство компании «K ögel Trailer» с эксклюзивными правами на торговую марку K ögel. Сотрудники компании окажут профессиональную, квалифицированную помощь по всем интересующим вас вопросам. тел. : +38 (044) 586 52 36, факс.: +38 (044) 586 52 36

Ян Костецкий

