

Кому-то, возможно, это покажется странным, но именно такую формулу успеха по завоеванию российского рынка выбрали «Пежо» и «Ситроен». Сначала во Франции машины полностью собирают, потом частично разбирают и отправляют в Россию. У нас же на кузов автомобиля устанавливают подвеску, двигатель, коробку передач и колеса. К чему такие сложности? Чтобы во всем разобраться, мы отправились в Калугу.



## Прощайте, стереотипы

«Забудьте все, чему вас учили в институте», – говорят, когда-то так приветствовали выпускников вузов в первый их рабочий день на производстве. Не знаю, правда ли это, но, оказавшись в сборочном корпусе завода PSA/«Мицубиси» под Калугой, я почувствовала, что все мои представления о том, как должен выглядеть завод изнутри, рушатся одно за другим.

Я ожидала увидеть огромный цех, шумный и мрачный, хмурых рабочих в промасленных спецовках с засученными по локоть рукавами. Такие картины вставляли в памяти, очевидно, благодаря «производственным драмам» 60–70-х годов прошлого века, которые смотрели еще мои бабушки и дедушки. Вместо этого на калужском заводе «Пежо» идеальный порядок, светлые стены, чистый пол, легкие, ажурные конструкции. Сверкающий инструмент аккуратно разложен на специально отведенных для этого местах, большинству рабочих на вид не более тридцати, а весь сборочный комплекс легко просматривается с первого взгляда.

Мало того, чтобы попасть в сборочный цех, пришлось немного приодеться. Защитная кепка, длинный халат и специальная обувь – без них на производство не пустят. Безопасность превыше всего!



Между прочим, во французском Сошо, где выпускают 308-е, далеко не в каждом цеху такая стерильность. Впрочем, не в последнюю очередь так получается благодаря тому, что в Калуге пока нет производства полного цикла – ни литейного цеха, ни штамповки, ни сварки. Как уже говорилось, автомобили собирают во Франции, вновь разбирают на «крупные узлы» и отправляют к нам. Причем двигатели везут в Калугу на грузовиках, остальные же детали путешествуют в поезде.

И все-таки, зачем собирать, а потом опять разбирать? Ответ до банального прост: все дело в экономии. Ведь провозить через таможню запчасти все же дешевле, чем машину в сборе. Попутно такой подход заметно снижает риск производственного брака при сборке авто в России. Детали разобранной машины бережно складывают в отдельный контейнер, подписывают и присылают к нам. После этого что-то перепутать практически невозможно.



## Пять этапов совершенства

Тем не менее доверяй, но проверяй – этим принципом буквально пронизано все производство. Автомобили на калужском заводе проходят целых пять этапов контроля качества.

Итак, этап первый. Кузов вместе с подвеской, трансмиссией и колесами в контейнерах на поезде приезжает в Калугу. Здесь этот «автокомплект» устанавливают на большую, как порталый кран, тележку и везут в сборочный цех, на входной контроль. Под ярким светом больших ламп молодые девушки ищут царапины, потертости, сколы и прочие повреждения. Если находят, отправляют пострадавшего в покрасочную мастерскую, если нет, дают добро на сборку.

С тележки кузова перегружают на специальный стенд, где навешивают подвеску, двигатель, коробку и колеса. Могучие лапы подъемника бережно ставят машину на пол, и автомобиль оживает! На втором этапе контроля качества рабочие (здесь это в основном молодые ребята) проверяют углы установки колес и регулировку фар. Особый стенд с множеством кнопочек и ручек считывает VIN-номер автомобиля, определяет его марку и модель, потом выводит параметры, по которым «ставят» свет.

Третий этап совершенства – прогулка на полигон для ходовых испытаний. И чего только

нет на заводских виражах! За рулем «Пежо-308» я проезжала по рельсам и разбитой шоссейке, опробовала подвеску на «бельгийской мостовой» и брусчатке. На трассе нам попадались и всеми любимые «лежачие полицейские», и крутой подъем, где специалисты тестируют стояночный тормоз, в просторечии ручник.

Следующий этап контроля качества – предпродажный осмотр и проверка электрооборудования. Здесь проверяют наружное освещение, свет в салоне, багажнике и на приборной панели. Для большинства машин этот этап последний. Однако каждый двадцатый автомобиль отправляется на повторный выборочный контроль – пятый этап совершенства. Сегодня с конвейера сходят около двух сотен машин пяти разных моделей. Получается, что в день по 2 автомобиля каждой модели проходят повторный контроль.



## **Июльская революция**

А теперь «забудьте все, чему вас учили...» Да-да, совсем скоро калужский сборочный завод станет совсем другим! Дело в том, что в июле 2012 года прекращается выпуск «Пежо-308». На конвейер встает совсем другая модель. Обновление коснется не только внешности автомобиля, но и процесса сборки. К концу года площадь завода увеличится

аж в 10 раз, до 100 000 м2. С крупноузловой сборки предприятие переходит на полный цикл. А для этого необходимо построить новые корпуса: цех сварки, сборки и покрасочные камеры. Так что в августе мы обязательно приедем сюда еще раз.



## Всего за 4 года

Соглашение о запуске собственного производства в России президенты «Пежо/Ситроен» и «Мицубиси Моторс» подписали в мае 2008-го и вложили в его строительство €470 млн. А уже через два года первые «калужские французы» («Пежо» моделей 308 и 4007, а также «Ситроен-С4» и «С-Кроссер») и «японец» «Мицубиси-Аутлендер-ХЛ» сошли с конвейера. С сентября 2010 года завод работает в три смены, производя 210 машин в день. На 70% предприятие принадлежит PSA, остальные 30% – у «Мицубиси».

Подготовка сотрудников завода проходит в Центре обучения «Пежо», открытом в Калуге при поддержке правительства области.

.gallery { margin: auto; } .gallery-item { float: left; margin-top: 10px; text-align: center; width: 25%; } .gallery img { border: 2px solid #cfcfcf; } .gallery-caption { margin-left: 0; }



