

ЖУРНАЛ **Грейдер**



www.igrader.ru

№3 (3) май-июнь 2014

ВРЕМЯ БЕЗУПРЕЧНЫХ РЕШЕНИЙ!



ПРОИЗВОДСТВО И ПОСТАВКА

► **СПЕЦТЕХНИКИ**

СЕРВИС И ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ

www.cominvest-akmf.ru



ЗАО «КОМИНВЕСТ-АКМТ» 111123, Россия, г. Москва, ул. Плеханова, д. 4а
8 (495) 212-212-2 (Москва и МО) • 8 (800) 700-212-2 (Регионы)
e-mail: info@cominvest-akmf.ru



МВЦ «КРОКУС ЭКСПО» Участник выставки СТТ 2014
Россия, г. Москва, улица, стенды: К-1/4; К-1/1



ПРИБЫЛЬ - ДЕЛО ТЕХНИКИ

ZOOMLION ZD220-3



ТЕХНОГРАД

ТОРГОВЫЙ ДОМ

г. Красноярск, ул. 9 Мая, 7,
e-mail: autograd@bk.ru, technograd24.ru

тел.: (391) 277-62-11, 277-62-12



БЕЛШИНА

► Иркутский
Торговый Дом

г. Иркутск
ул. Горка Станция
д. 5, склад № 6



**СДЕЛАНО В
БЕЛАРУСИ!**

(3952) 70-62-27 • (3952) 70-62-28



Кратко

08

Сколько километров дорог отремонтируют в Красноярском крае, с кем из отечественных производителей подписали договор китайские машиностроители, о новом фронтальном погрузчике для работы в сложных условиях и гусеничном тяжелом экскаваторе в нашем традиционном кратком изложении.



Аналитика

«Час пик»

18

В Сибири, по данным аналитиков, самый большой автопарк старых автобусов. Хотя во многих регионах власти обновляют подвижной состав для пассажирских перевозок. Но темпы производства отечественных автобусов падают, а для ввоза импортных чиновники ставят препоны.



Главная тема



Перевозки, перевозки,
а я маленький такой

10

Фургоны, микроавтобусы, грузовички и другие машины малой грузоподъемности дали возможность заработать на хлеб с икрой не одной тысяче предпринимателей. Какие модели наиболее популярны, и во сколько обойдется покупка нового представителя класса LCV?

14

Застрахуй, братуха



Страхование спецтехники — процедура не самая сложная. Однако и там есть свои нюансы. Особенно, если дело касается перевозки грузов или пассажиров. Во сколько обойдется покупка полисов ОСАГО или КАСКО? Каким страховым компаниям стоит доверять?



РАКОВОС

Техника успеха. Сделано в США

ТБ Тимбермаш Байкал

 **JOHN DEERE**

Филиал в Красноярске:

660118, г. Красноярск, ул. Полигонная, 10, тел./факс: [391] 273-71-81

Главный офис: 664035, г. Иркутск, ул. Рабочего штаба, 29Е, т./ф.: [3952] 482-460, 482-462

634015, г. Томск, ул. Угрюмова, 10, оф. 8, т./ф.: [3822] 65-28-70

665702, г. Братск, Падунский район, Промплощадка, 1, т./ф.: [3953] 371-372, 372-373

666683, г. Усть-Илимск, Усть-Илимское шоссе, 8А/6, т./ф.: [39535] 6-58-38, 6-57-33

670023, г. Улан-Удэ, ул. Строителей, 42, т.: [3012] 677-000

663430, Красноярский край, с. Богучаны, ул. Партизанская, 113, зд. 2, пом. 1, т.: [39162] 22-162

665684, Иркутская обл., Нижнеилимский район, п. Новая Игирма, Восточная магистраль, 2/4, т.: [3952] 482-462

666505, Иркутская обл., Казачинско-ленский район, п. Магистральный, ул. 17 съезда ВЛКСМ, 64, т.: [3953] 371-372, 372-373



www.tmbk.ru

Deere.ru

Испытатели



Мы провели тест-драйв автобуса, хорошо знакомого нашим родителям, бабушкам и дедушкам. Уступает ли «Икарус—256» современным автобусам, и какая судьба ждет «последнего из могикан» в красноярском муниципальном предприятии?



Крупным планом

- Вибрационный каток XCMG XS202
- Магистральный тягач Volvo FH 16

Страницы истории

Отечественный извозчик (часть 1)

В начале 20 века в России не существовало ни слова «автобус», ни собственно самих пассажирских перевозок. Время шло, спрос рождал предложение и в начале 1900-х годов по улицам сначала столиц, а затем и других городов, начали возить людей от остановки к остановке первые отечественные омнибусы. Какими они были и как эволюционировали?

20 В деталях

26 По кочкам, по кочкам, в ямку — бух

Практически в любой спецтехнике присутствует защита от вибраций и расшатывания, как нервной системы водителя, так и узлов транспортного средства в принципе. Споры о том, какие виды подвески оптимальнее для того, что в России называют дорогами идут давно. Мы попытались взглянуть на аргументы сторонников и противников основных видов системы подрессоривания со стороны.

30 Гори оно синим пламенем

Дизельное топливо, бензин или газ? На самом ли деле последний вид топлива экономичнее, и сколько придется отдать за переоборудование старой дизельной системы на газобаллонное оборудование? И чем это грозит владельцу техники?

36 ТОП-5 необычных грузовиков

Грузовые машины используются для различных нужд и в разных отраслях. Ежедневно мы видим их на дорогах, сталкиваемся с ними в работе. А вот с пятеркой грузовиков, представленных в этом материале, вы вряд ли сможете увидеться вживую.

38 «Транспорт и дороги Сибири»: как это было

На юбилейную специализированную выставку в Иркутск съехались менеджеры более 80 компаний России и других стран. Какую технику они представили и чем удивляли посетителей?

44

48 Showroom

54 EXPO

58 Аренда

60

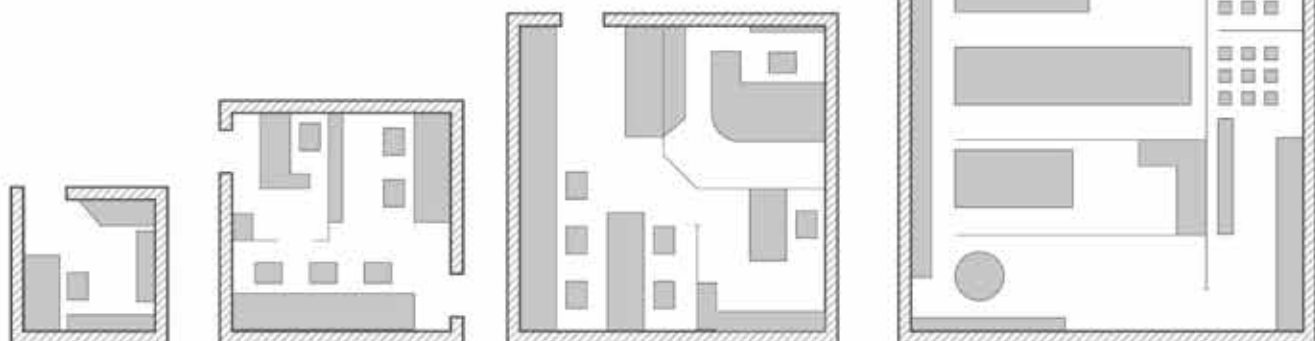
Больше на



www.igrader.ru

ОСНАЩЕНИЕ ТОРГОВЫХ И ВЫСТАВОЧНЫХ ЗАЛОВ, СКЛАДСКИХ И ОФИСНЫХ ПОМЕЩЕНИЙ.
В НАЛИЧИИ И ПОД ЗАКАЗ ОБОРУДОВАНИЕ ИЗ ДЕРЕВА, МЕТАЛЛА, ЛДСП, ПЛАСТИКА,
АЛЮМИНИЕВОГО ПРОФИЛЯ, СТЕКЛА И КАМНЯ.

ЛЮБАЯ ЗАДАЧА ПОД КЛЮЧ



10 м²?

30 м²?

100 м²?

10 000 м²?

Оснащение торговых и выставочных залов, а так же складских помещений

Производство серийного и индивидуального оборудования из ЛДСП,
пластика, массива дерева, металла, алюминиевого профиля, стекла и камня.

КОМФОРТНЫЙ ОФИС – ФУНКЦИОНАЛЬНЫЙ ОФИС

Офисная мебель под размеры вашего помещения.
Решаем любые задачи.

Разместить 10 сотрудников на 30 кв. метрах? – Легко!

Дизайн проект, производство,
сборка и монтаж в самые короткие сроки.



Комплексное оснащение столовых и пищевых производств.
Стеллажное, холодильное, тепловое, оборудование.
Изготовление павильонов, шатров.

Собственное производство

Гарантии

Сервисное обслуживание

Низкие цены

Телефон в Красноярске (391) 288-38-22

РАБОТАЕМ ПО ВСЕЙ СИБИРИ

Кратко



В КИТАЕ БУДУТ СОБИРАТЬ КАМАЗЫ

Китайская автомобилестроительная компания Brilliance Auto в скором времени выйдет на внутренний рынок грузовых автомобилей. Топ-менеджеры предприятия в первой половине мая приняли у себя в гостях представителей завода «КамАЗ» и подписали меморандум о сотрудничестве. Совместное предприятие планируется организовать по схеме, схожей с уже созданным альянсом китайских машиностроителей с BMW, где авто этой марки собирается на производственных мощностях Brilliance Auto и продается в Китае и на прилегающих территориях.

Помимо продукции баварских компания выпускает микроавтобусы JinBei и Granse на базе двух моделей Toyota, а также седаны Zhonghua и Zunchi.



ФРОНТАЛЬНЫЙ ПОГРУЗЧИК JOHN DEERE 844K-II ДЛЯ ТЯЖЕЛЫХ УСЛОВИЙ

В России презентовали новую модель фронтального погрузчика John Deere 844K-II, созданного для работы в тяжелых условиях: на карьерах, на горно-обогатительных комбинатах и на асфальто-бетонных заводах при строительстве дорог.

Инженеры учли пожелания многих владельцев разнообразнейших видов погрузчиков. Так, в новинке установлены мощные мосты, новая кабина ROPS с усиленной конструкцией способна выдержать нагрузку в 39 915 кг, двигатель PowerTech Plus 6135H, мощность которого достигает 380 л. с. при 1600 об/мин. Общий вес машины составляет 34 тонны, объем ковша общего назначения — 5,5 м³, вырывное усилие на ковше - 21 568 кг.

Модернизированная функция автоматической блокировки дифференциала значительно снижает вероятность пробуксовки, а также предотвращает преждевременный износ шин. Погрузчик может быть оснащен пятискоростной трансмиссией SmartShift с наиболее плавным переключением скоростей в своем классе. На выбор доступно рулевое и джойстикое управление, при этом кабина оснащена также монитором с русскоязычным меню, позволяющим просматривать наиболее важные диагностические данные по машине и задавать настройки работы.

При создании погрузчика 844K-II много внимания было уделено максимальному упрощению процесса регулярного обслуживания: все ежедневные операции можно осуществить с уровня земли с одной стороны машины, а использование

масла Hy-Gard позволило увеличить интервалы его замены до 2000 моточасов.

Однако не всё в новом фронтальном погрузчике придумано заново — лучшие разработки, используемые во всех машинах серии K, сохранились. Уникальная система Quad-Cool и поворотного-откидной реверсивный вентилятор обеспечивают свободный двухсторонний доступ к отдельно смонтированным радиаторам, что упрощает процедуру их очистки. Облегченный доступ к гидравлической системе позволяет оперативно производить проверку давления и минимизировать вероятность загрязнения.

«Мнение наших заказчиков для нас первостепенно: мы стремимся максимально полно удовлетворять потребности и запросы владельцев техники и её операторов, а также учесть условия, в которых данная машина будет эксплуатироваться. Мы уверены, что фронтальный погрузчик 844K-II может выдержать любую критику», — сказал менеджер по маркетингу фронтальных погрузчиков Джон Честерман.

«Фронтальный погрузчик 844K-II — самый тяжелый в нашей линейке в России. Это долгожданная новинка для нас и многих наших клиентов, работающих в карьерах и на строительстве дорог, он станет отличным напарником для самосвалов John Deere 370E и 410E. Хотел бы пригласить всех заинтересованных лиц ознакомиться с ним поближе на нашем стенде на выставке СТП в начале июня», — сообщил руководитель подразделения строительной и лесозаготовительной техники John Deere в России Эндрю Кристофер.



Давайте дружить на Facebook!



ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫЙ LIUGONG 950E

Новый гусеничный тяжелый экскаватор Liugong 950E с интеллектуальной системой контроля мощности (Intelligent Power Control System) призван обеспечить большую производительность и экономию топлива за счет 6 режимов работы гидравлической системы. По крайней мере так заявляет производитель. Главные регулирующие клапаны могут подстраиваться под заданные оператором параметры — Power (производительный), Economy (экономичный), Fine (точные операции), Lifting (загрузка), Breaker (гидромолот) и Attachment (прочее навесное оборудование).

48-тонная машина позволяет ковшу объемом 3,2 м³ углубляться в грунт на расстояние до 6,5 м, а разгружать выкопанное на высоту до 6,9 м. Экскаватор оснащен двигателем Cummins QSM11 мощностью 375 л. с с функцией понижения холостых оборотов до 1000 оборотов в минуту при простое дольше 7 секунд.



В КРАСНОЯРСКОМ КРАЕ ОТРЕМОНТИРУЮТ СВЫШЕ 340 КМ ТРАСС

В Красноярском крае начался «ямочный» ремонт межмуниципальных и региональных автомагистралей. Как сообщили в местном управлении автомобильных дорог, по результатам весенней диагностики в восстановлении нуждаются 95 000 м² дорожного полотна. А это 14 км асфальтового покрытия.

В июне дорожники начнут полноценные работы и на других трассах. Приоритетными являются дороги с высокой интенсивностью

движения: Красноярск — Енисейск, Ачинск — Ужур — Троицкое, Шарыпово — Ужур — Балахта, Канск — Абан — Богучаны, Мотыгино — Широкий Лог и ряд других. Всего в планах ремонта обозначено 60 объектов, а суммарная протяженность отремонтированных дорог составит почти 240 км. Кроме этого, специалисты восстанавливают дорожное покрытие сплошным слоем асфальта на более чем 90 км магистралей.

Таким образом, общий километраж отремонтированных региональных и межмуниципальных дорог составит более 340 км. На эти цели из регионального дорожного фонда выделено более 1,5 млрд рублей.

В 2014 году также будут проводиться работы на 22 мостах (около 500 метров). К крупным мостовым объектам нынешней ремонтной кампании можно отнести мост через р. Суразовка (Бирилюсский район), через р. Чиндат (Тюхтетский район), через р. Серезж (Ужурский район). Расходы на ремонт мостов — около 370 млн рублей.



Главная

тема

ПЕРЕВОЗКИ, ПЕРЕВОЗКИ, А Я МАЛЕНЬКИЙ ТАКОЙ

Вместо предисловия

Этот номер журнала в основном посвящен коммерческому транспорту. Но какую технику считать таковой? Если вдуматься, то любая машина, приносящая доход владельцу, может считаться коммерческой. Но все же как-то повелось, что в сознании большинства людей под этим термином закрепились грузовики и автобусы. Отчасти это соответствует действительности. И только представители отрасли, то есть люди «в теме», понимают, что за этим определением скрывается еще масса видов спецтехники. О них мы поговорим в материалах этого номера. А пока предлагаем остановиться на легком коммерческом транспорте — Light Commercial Vehicle (LCV).

Текст: АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Битва «малышей»

По сути сюда можно отнести всего три класса машин — малой или LCV2 (до 2 т), особо малой грузоподъемности или LCV1 (до 1 т), а также автобусы вместимостью до 19 человек полной массой до 3,5 т.

В России наиболее ярким представителем LCV можно с уверенностью назвать «ГАЗели». Уже почти два десятилетия эти «рабочие лошадки» приносят прибыль не одному десятку тысяч компаний и частных лиц. Их доля в стране велика, хотя китайские, корейские и европейские производители пытаются оттянуть на себя «кусочек пирога». Если в 2007 году грузовички разных модификаций Горьковского автозавода занимали более 62%, то на февраль 2014 года этот показатель был равен 43,3%. Тем не менее тройку лидеров рынка легкого коммерческого транспорта представляют отечественные машиностроители — ГАЗ, УАЗ и тольяттинский завод, где производят пикапы и фургоны Lada и ВИС. Активно продают свои машины также Volkswagen, Renault и Ford.

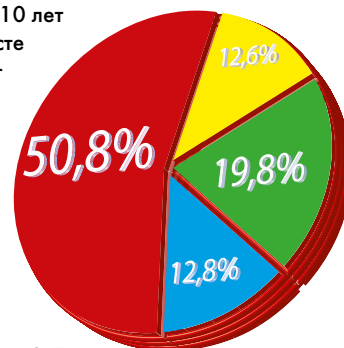
По данным некоторых аналитиков, количество приобретенных «ГАЗелей» в прошлом году составило 38,8%, и им «в спину дышат» УАЗ с 10,2%, Ford Transit с 7%, Peugeot Boxer с 4,4% и Fiat Ducato с 4%.

Всего же в 2013 году, по оценкам агентства «Автостат», было продано около 162 тысяч единиц легкого коммерческого транспорта, что меньше на 5,7% по сравнению с 2012 годом. В текущем году аналитики предсказывают сохранение уровня продаж в этом сегменте. Незначительный рост ожидается на вторичном рынке.

Правда, сам сегмент LCV среди всего транспорта в России занимает пока маленькую долю — на уровне 7,5%, или 3,75 млн единиц.

Возраст используемого в России легкого коммерческого транспорта

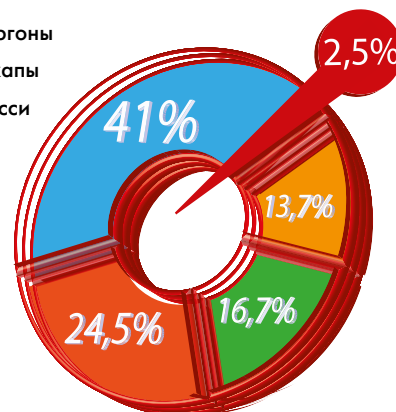
- Старше 10 лет
- В возрасте 7-10 лет



- В возрасте 3-7 лет
- В возрасте 1-3 года

Популярные в России виды LCV

- Фургоны
- Пикапы
- Шасси



- Микроавтобусы
- Бортовые грузовики

По данным агентства «Автостат»

■ Главная тема ■



GAZ 3302 занимает 23,8% рынка LCV в РФ



GAZ 3221 занимает 5,5% рынка LCV в РФ



Peugeot Boxer занимает 4,4% рынка LCV в РФ



Fiat Ducato занимает 4% рынка LCV в РФ



Ford Transit занимает 7% рынка LCV в РФ



«Газель Next» занимает 5,2% рынка LCV в РФ



UAZ 3962 занимает 3,2% рынка LCV в РФ



Lada Largus VU занимает 3,7% рынка LCV в РФ



UAZ 3909 занимает 7% рынка LCV в РФ

Вам «шашечки» или ехать?

Основной критерий, по которому в последние годы россияне выбирали малотоннажные грузовики, — цена и легкость обслуживания. Не секрет, что в ремонте «ГАЗели» неприветливы, поэтому затраты вроде бы не бьют по бюджету. Окупают они себя довольно быстро. Об этом говорят даже те, кто покупали машины на вторичном рынке в «убитом» состоянии, вкладывались в восстановление и заменяли старые версии двигателей на, к примеру, ЗМЗ 40524. Хотя признают, что во многих поломках приходится «колхозить» (применять нестандартные детали и решения - *Прим. редакции*), чтобы хоть немного продлить срок эксплуатации от СТО до СТО или устранить заводские недоработки. Средние затраты в автопредприятиях на запчасти для одной машины Горьковского автозавода — 70-80 тысяч в год (это

еще не включая масла и охлаждающие жидкости). Больше всего владельцев разочаровывает окраска и антикоррозийная обработка — редко у кого «ГАЗель» старше трех лет не требует перекраски или обработки кузова и шасси от гниения. Речь, естественно, о моделях первых поколений. Новые разработки по качеству сделаны лучше. Например, «ГАЗель» Next в 2013 году признали «лучшим коммерческим авто в России». А третье поколение уже получило качественную обработку от ржавчины.

Однако сейчас наметилась иная тенденция — комфорт и долговечность. А тут уже у отечественной продукции появляется масса конкурентов. Особенно в ценовой категории свыше 700 тысяч рублей. Та же «ГАЗель» первого поколения, по отзывам владельцев, требует капитального ремонта двигателя в основном через 250-300 тысяч километров пробега. У иностранных «рабочих лошадей» ресурс серьезней — минимум 500 тысяч километров, если, конечно, вовремя менять масла и не ездить с постоянными перегрузками. Да, в противовес им выставили псевдороссийские «ГАЗели» Бизнес с иностранными комплектующими. Но при этом у них сразу же выросла розничная цена почти до полутора миллионов рублей и исчезло главное преимущество — доступные запчасти. Зато по комфорту новая машина не уступает двум основным конкурентам в своем классе — Ford Transit и Iveco Daily, правда, те дешевле.

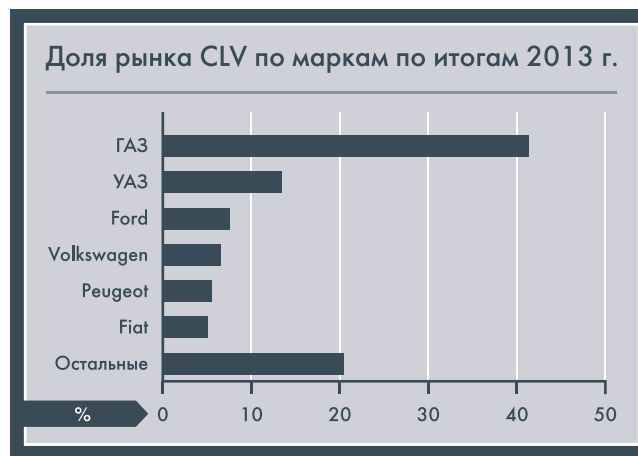
Предложение новых LCV на российском рынке, ориентировочные цены (по данным автопортала Drom.ru)

Модель	Тип кузова	Тип привода	Двигатель (л/л.с.)	Стоимость, руб
ВИС 2347 (Самара)	Бортовой/фургон	Передний	1,6/82	от 318 000
ВИС 2349 (Гранта)	Бортовой/фургон	Передний	1,6/87	от 350 000
ВИС 2346 (Нива)	Бортовой/фургон	Полный	1,7/83	от 390 000
ГАЗ Соболь	Бортовой/фургон	Задний/полный	2,9/107	от 512 000
ГАЗ Соболь	Бортовой/фургон	Задний/полный	2,8/120	от 632 000
ГАЗ Газель	Бортовой/фургон	Задний/полный	2,9/107	от 577 000
ГАЗ Газель	Бортовой/фургон	Задний/полный	2,8/120	от 697 000
ГАЗ Газель Next	Шасси	Задний	2,8/120	от 699 000
ГАЗ Газель Next	Бортовой	Задний	2,8/120	от 749 000
ТазАЗ Hardy	Шасси/бортовой	Задний	1,3/78	от 360 000
УАЗ Cargo	Бортовой	Полный	2,7/128	от 550 000
УАЗ Cargo	Бортовой	Полный	2,2/114	от 640 000
УАЗ	Бортовой/фургон	Полный	2,7/112	от 469 000
BAW Tonik	Бортовой	Задний	1,3/70	от 454 000
Citroen Berlingo	Фургон	Передний	1,6/90	от 611 000
Citroen Berlingo	Фургон	Передний	1,6/75	от 638 000
Citroen Jumpy	Фургон	Передний	1,6/90	от 899 000
Citroen Jumpy	Фургон	Передний	2,0/120	от 1 009 000
Citroen Jumper	Шасси	Передний	2,2/130	от 953 000
Citroen Jumper	Фургон	Передний	2,2/130	от 1 039 000
Fiat Doblo Cargo	Фургон	Передний	1,4/77	от 555 000
Fiat Ducato	Шасси	Передний	2,3/120	от 869 000
Fiat Ducato	Бортовой	Передний	2,3/120	от 1 123 000
Fiat Ducato	Фургон	Передний	2,3/120	от 949 000
Ford Transit Connect	Фургон	Передний	1,8/75-110	от 766 000
Ford Transit	Шасси	Передний/задний/полный	2,2/100-155	от 1 038 000
Ford Transit	Фургон	Передний/задний/полный	2,2/100-155	от 1 091 000
Foton BJ 1039	Бортовой	Задний	2,8/92	от 795 000
FAW 1041	Бортовой	Задний	3,2/103	от 717 000
Hyundai Porter	Шасси/бортовой	Задний	2,5/80	от 465 000
Hyundai Porter	Бортовой	Задний/полный	2,5/133	от 840 000
Isuzu NLR 85	Шасси	Задний	3,0/130	от 1 107 000
Iveco Daily	Шасси	Задний	2,3/116	от 1 314 000
Iveco Daily	Бортовой	Задний	2,3/116	от 1 403 000
Kia Bongo	Бортовой	Задний/полный	2,5/133	от 840 000
Lada Largus	Фургон	Передний	1,6/87	от 339 000
Mercedes Citan	Фургон	Передний	1,5/75-110	от 866 000
Mercedes Vito	Фургон	Задний/полный	2,1/95-163	от 1 137 000
Mercedes Vito	Фургон	Задний	3,0/122	от 1 747 000
Mercedes Vito	Фургон	Задний	3,5/258	от 1 847 000
Mercedes Sprinter	Шасси	Задний/полный	2,1/95-163	от 1 055 000
Mercedes Sprinter	Шасси	Задний	3,0/190	от 1 370 000
Mercedes Sprinter	Шасси	Задний	1,8/156	от 1 230 000
Mercedes Sprinter	Шасси	Задний	3,5/258	от 1 550 000
Mercedes Sprinter	Фургон	Задний/полный	2,1/95-163	от 1 445 000
Mercedes Sprinter	Фургон	Задний	3,0/190	от 1 760 000
Mercedes Sprinter	Фургон	Задний	1,8/156	от 1 620 000
Mercedes Sprinter	Фургон	Задний	3,5/258	от 1 940 000
Mercedes Sprinter Classic	Фургон	Задний	2,1/109	от 1 177 000
Nissan Cabstar	Шасси	Задний	3,0/150	от 1 078 000
Nissan Cabstar	Бортовой	Задний	3,0/150	от 1 180 000
Peugeot Partner VU	Фургон	Передний	1,6/90	от 611 000
Peugeot Partner VU	Фургон	Передний	1,6/110	от 616 000
Peugeot Expert VU	Фургон	Передний	1,6/90	от 899 000
Peugeot Expert VU	Фургон	Передний	2,0/120	от 979 000
Peugeot Boxer	Шасси	Передний	2,2/130	от 933 000
Peugeot Boxer	Фургон	Передний	2,2/130	от 1 019 000

■ Главная тема ■

■ Предложение новых LCV на российском рынке, ориентировочные цены (по данным автопортала Drom.ru)

Модель	Тип кузова	Тип привода	Двигатель (л/л.с.)	Стоимость, руб
Renault Kangoo	Фургон	Передний	1,6/102	от 610 000
Renault Kangoo	Фургон	Передний	1,5/86	от 650 000
Renault Master	Фургон	Передний	2,3/125	от 998 000
Renault Master	Фургон	Задний	2,3/125	от 1 269 000
VW Caddy	Фургон	Передний	1,2/86	от 709 000
VW Caddy	Фургон	Передний	1,2/105	от 765 000
VW Caddy	Фургон	Передний	2,0/110	от 813 000
VW Transporter	Шасси	Передний/полный	2,0/84-180	от 847 000
VW Transporter	Бортовой	Передний/полный	2,0/84-180	от 1 084 000
VW Transporter	Фургон	Передний/полный	2,0/84-204	от 1 153 000
VW Crafter	Шасси	Задний	2,0/109-163	от 1 164 000
VW Crafter	Бортовой	Задний	2,0/109-163	от 1 419 000
VW Crafter	Фургон	Задний	2,0/109-163	от 1 469 000



Источник: агентство «Автостат»

■ **АЛЕКСЕЙ ТУЗОВ**, первый вице-президент группы компаний «АвтоСпецЦентр» (г. Москва)



Насколько мне известно, в 2013 году российский рынок LCV, как в общем-то и рынок легковых некоммерческих авто продемонстрировал падение. Однако, в отличие от некоммерческих транспортных средств, продажи LCV напрямую зависят от состояния экономики в стране. Большинство предпринимателей понимают, что живут в стране, где положение дел меняется изо дня в день, и бизнес, который еще сегодня приносил миллиардный капитал, может завтра оказаться на грани дефолта. Всем нам известно, что импортные авто служат намного дольше отечественных, однако и стоят в разы дороже. В связи с тем, что экономить наши соотечественники стараются на всем, в том числе и на коммерческом транспорте, используемом для грузоперевозок, выбор их, как правило, падает именно на продукт отечественного автопрома. Зачем платить больше, если неизвестно, понадобится ли это ТС завтра вообще или нет?

В связи с этим, несмотря на то, что точные прогнозы по дальнейшему развитию рынка в начале года давать довольно сложно, уже сейчас я могу назвать несколько причин, которые, на мой взгляд, могут привести к дальнейшему снижению

объема продаж. Во-первых, это введение утилизационного сбора для авто, собираемых на территории РФ – ведь это как раз и есть самые бюджетные ТС, попадающие под категорию LCV. Во-вторых – прекращение действия государственной программы льготного автокредитования, по которой зачастую приобретались авто в некрупные, только начинающие свое существование, компании.

По заявлениям властей, российский рынок коммерческих автомобилей в ближайшей перспективе может получить дополнительную поддержку от Правительства. Министерство промышленности и торговли сейчас активно обсуждает введение мер, призванных стимулировать обновление автопарка LCV. На сегодняшний день более 50% подобных авто старше 10 лет. В планах Минпромторга начать активное обновление данной части парка уже в 2014 году.

■ ЗАСТРАХУЙ, БРАТУХА

Как-то исторически сложилось, что когда речь заходит о страховании спецтехники, у большинства появляется на лице гримаса страдания. Явного виновника сложившегося стереотипа нет, однако отрицать факт, что процесс этот не вызывает ни у кого бурной радости, нельзя. Разве что на рекламных баннерах можно увидеть счастливые лица с улыбкой во все 32 зуба и полис страхования. Но тут немного другая ситуация, показной восторг оплачен... а мы будем говорить о реалиях.

Текст: ЮЛИЯ ЮЩЕНКО



Страхование специальной техники — процесс, требующий серьезного подхода, а когда речь идет о коммерческом транспорте, бизнесмены наталкиваются на дополнительные «подводные камни». При всей стабильности и даже росте спроса на автокредитование и различные лизинговые программы для предприятий, расширяющих свои автопарки, услуга страхования по-прежнему является специфической.

Один из наших читателей, Петр Степанович, пришел к исполнению своей мечты — 3 фуры стоят и ждут начала работы. Все вопросы с организацией ООО тоже решены, осталось застраховать «большегрузных ласточек», и можно начинать. Но легко сказать... Вместе с ним и экспертами рынка страховых услуг мы попытались разобраться в этом нелегком деле.

Колхоз — дело добровольное

Уйти от проблемы можно только одним способом — не покупать машины. Любая техника должна быть застрахована, хотя бы по всем известному виду — ОСАГО. Иначе транспортное средство не поставят на учет в ГИБДД. Обязательное страхование автогражданской ответственности — дело добровольно-принудительное, в котором стоимость полиса определена государством. Например, грузовики с разрешенной максимальной массой до 16 тонн застрахуют по 2025 рублей. А если масса выше 16 тонн, то отдать за полис придется уже 3240 рублей. Поэтому искать, где бы выгадать по цене услуги, бесполезно. Однако, как в случае в легковом транспорте, существуют понижающие и повышающие коэффициенты. Они зависят от стажа и возраста водителя, мощности двигателя техники,

предназначения машины, наличия ДТП с участием страхователя в прошлом, региона использования.

Основным критерием выбора страховой компании является ее надежность. У многих на слуху истории с невыплатами или занижением оценки ущерба. Не стоит сбрасывать со счетов и так называемых «свободных» продавцов, которые реализуют полисы разных страховых фирм, среди которых попадаются как подделки, так и документы уже обанкротившихся или готовящихся к закрытию компаний. Лучше всего здесь работает «сарафанное радио». То есть перед выбором страховой компании стоит пообщаться со знакомыми водителями, почитать многочисленные форумы о проблемах со страховщиками.

— Так еще и риски есть, — опечалился Петр Степанович. — Может быть, тогда вообще не страховать, а?

— Не пойдет, — ответили мы. — А если, не дай Бог, авария? Без страховки помощи ждать неоткуда. Тем более в случае с небольшой организацией, у которой денежные ресурсы все вложены в начало бизнеса.

■ Главная тема ■

Рейтинг страховых компаний по данным рейтингового агентства «Эксперт РА»

Компания	Рейтинг	Динамика	Дата присвоения	Прогноз
СК АЛРОСА	A+ (I)	Подтвержден	31.05.2013	Стабильный
АльфаСтрахование	A++	Подтвержден	04.04.2013	Стабильный
Альянс	A++	Подтвержден	29.11.2013	Стабильный
Ангара	A (I)	Подтвержден	29.11.2013	Стабильный
Страховая группа «АСКО»	A (I)	Подтвержден	30.01.2014	Стабильный
БАЛТ-страхование	B++	Присвоен	24.02.2014	Развивающийся
БИН Страхование	A (I)	Подтвержден	25.01.2013	Стабильный
ВСК	A++	Подтвержден	29.04.2014	Стабильный
Группа ВСК	A++	Подтвержден	21.05.2013	Развивающийся
ВТБ Страхование	A++	Подтвержден	20.01.2014	Стабильный
Страховая Компания «Гелиос»	A+ (III)	Повышен	31.12.2013	Стабильный
Гефест	A+ (III)	Подтвержден	19.09.2013	Стабильный
Гута-Страхование	Приостановлен		06.03.2014	Негативный
Д2 Страхование	A (II)	Подтвержден	03.02.2014	Стабильный
ГСК «Югория»	B++	Понижен	04.03.2014	Развивающийся
ДАР	A (III)	Присвоен	23.01.2013	Стабильный
Евро-Полис	A+ (III)	Повышен	13.12.2013	Стабильный
ЖАСО	A++	Повышен	25.02.2014	Стабильный
ОСАО «Ингосстрах»	A++	Подтвержден	21.02.2014	Стабильный
КАМА РЕ	A (II)	Подтвержден	20.08.2013	Стабильный
Компания Банковского Страхования	A+ (I)	Присвоен	18.02.2014	Стабильный
СГ МСК	A+ (III)	Подтвержден	27.01.2014	Развивающийся
Национальная страховая группа	A (II)	Подтвержден	01.08.2013	Стабильный
НСГ – РОСЭНЕРГО	Отозван		05.03.2014	
ОРАНТА	A+ (III)	Подтвержден	18.03.2013	Стабильный
Пари	A+ (II)	Подтвержден	10.01.2014	Стабильный
Проминстрах	A (III)	Подтвержден	13.02.2014	Стабильный
РЕГИОНГАРАНТ	A+ (I)	Подтвержден	09.12.2013	Стабильный
Группа Ренессанс Страхование	A++	Подтвержден	31.10.2013	Стабильный
РЕСО-Гарантия	A++	Подтвержден	07.03.2014	Стабильный
Группа Росгосстрах	A++	Подтвержден	21.06.2013	Стабильный
РСХБ-Страхование	A+ (I)	Присвоен	26.08.2013	Стабильный
РСЦ	A (III)	Подтвержден	20.12.2013	Развивающийся
Северная Казна	A (III)	Подтвержден	14.01.2014	Развивающийся
Сибирский Спас	A (I)	Присвоен	12.12.2013	Позитивный
СОГАЗ	A++	Подтвержден	01.04.2014	Стабильный
Согласие	A++	Подтвержден	15.07.2013	Стабильный
Спасские ворота	A+ (II)	Подтвержден	05.02.2014	Стабильный
Страховое общество «Сургутнефтегаз»	A+ (III)	Подтвержден	26.06.2013	Стабильный
СК Транснефть	A++	Подтвержден	11.02.2014	Стабильный
ЯКОРЬ	A (III)	Присвоен	27.11.2013	Развивающийся
СГ «УралСиб»	A++	Подтвержден	02.04.2014	Развивающийся
Хоум Кредит Страхование	Отозван		04.04.2014	
Цюрих	A+ (I)	Подтвержден	13.12.2012	Стабильный
Энергогарант	A++	Подтвержден	03.03.2014	Стабильный
ЭРГО Русь	A+ (III)	Подтвержден	17.09.2013	Стабильный

В таблице представлены компании, оказывающие услуги по автострахованию в Сибирь.

Примечания:

A Высокий уровень надежности. В краткосрочной перспективе компания с высокой вероятностью обеспечит своевременное выполнение всех финансовых обязательств, как текущих, так и возникающих в ходе деятельности. В среднесрочной перспективе вероятность исполнения обязательств, требующих существенных выплат, зависит от стабильности макроэкономических и рыночных показателей.

A+ Очень высокий уровень надежности. В краткосрочной перспективе компания с высокой вероятностью обеспечит своевременное выполнение всех финансовых обязательств, как текущих, так и возникающих в ходе деятельности. В среднесрочной перспективе вероятность исполнения обязательств является высокой в условиях стабильности макроэкономических и рыночных показателей.

A++ Исключительно высокий уровень надежности. В краткосрочной перспективе компания с исключительно высокой вероятностью обеспечит своевременное выполнение всех финансовых обязательств, как текущих, так и возникающих в ходе деятельности. В среднесрочной перспективе существует высокая вероятность исполнения обязательств даже в условиях существенных неблагоприятных изменений макроэкономических и рыночных показателей.

B++ Приемлемый уровень надежности. В краткосрочной перспективе компания с высокой вероятностью обеспечит своевременное выполнение всех текущих финансовых обязательств, а также незначительных и средних по величине новых обязательств, возникающих в ходе деятельности. Существует небольшая вероятность финансовых затруднений в случае возникновения обязательств, требующих значительных выплат. В среднесрочной перспективе вероятность исполнения обязательств зависит от стабильности макроэкономических и рыночных показателей.

Стабильный. Высока вероятность сохранения рейтинга на прежнем уровне в среднесрочной перспективе.

Развивающийся. В среднесрочной перспективе равновероятны 2 или более вариантов рейтинговых действий (сохранение, повышение или снижение рейтинга).

В скобках указан подуровень. Значения: III — ближе к рейтингу B, II — средний, I — высший уровень надежности.

Полис на «прокачку»

Итак, наш начинающий предприниматель готов узаконить «отношения» своих фур и государства и уже собрался ехать в страховую компанию. Но тут внезапно мы ошарашили Петра Степановича вопросом, будет ли он дополнительно приобретать полис КАСКО? «А это что за зверь такой?», — удивился тот.

Эксперты уверяют, что КАСКО в случае с коммерческим транспортом — не показатель красивой жизни, а вынужденная необходимость! ОСАГО подразумевает выплату не более 400 тысяч рублей (из них 240 тысяч — максимальная сумма возмещения причиненного вреда жизни и здоровью потерпевшим), что в случае с грузоперевозками может оказаться совсем невыгодным вариантом.

Потери могут превысить страховую выплату в разы. Случиться может по сути что угодно: ДТП, угон, падение стройматериалов на стройке, стихийное бедствие, пожар, нашествие хулиганов (или как это называет государство — противозаконные действия третьих лиц). «Так вот полное КАСКО убеждает от всего этого», — пояснили Петру Степановичу. Есть и частичное КАСКО, однако оно подразумевает компенсацию вследствие только ущерба при ДТП или только угона.

Можно застраховать и дополнительное оборудование (к примеру, навигатор или радиостанцию), тогда пропадет необходимость переживать за его хищение. Обычно эта услуга является дополнительной к основному страхованию и предоставляется на весьма выгодных условиях.

Непростой подсчет

Из чего же складывается стоимость на добровольное страхование коммерческого транспорта? В отличие от ОСАГО в КАСКО множество факторов, которые повлияют на сумму уплаты. Страховщики учтут все — пробег и возраст машины, наличие механического противоугонного устройства, а также сигнализации (некоторые компании буквально вынуждают владельцев ее покупать и устанавливать), количество допущенных к управлению лиц (все штатные сотрудники, ограниченный список или вообще все подряд). На цену даже повлияет вариант выплат на оплату ремонта — у официального дилера по направлению страховой, в частной автомастерской или оплата по счетам за фактически выполненный ремонт.

Во всех компаниях ценовая политика варьируется, и, занявшись поиском страховщика, можно легко убедиться, что на скидки, бонусы и акции щедры многие. При всем росте спроса на услугу она пока не относится к тем, что поставлены на поток, потому индивидуальный подход к каждому клиенту является залогом конкурентоспособности страховщика.

Обычно коммерческий транспорт страхуют с франшизой, то есть в договоре прописывают пункты, которые освобождают компанию от обязательств возмещать убытки, не превышающие определенную величину. Франшиза применима тогда, когда убытки страхователя относятся к разряду относительно небольших. Выгодна она и клиенту, так как влияет на снижение тарифа, кроме того дает возможность продолжать эксплуатацию транспорта в случае «мелких царапин».

Например, полис КАСКО «Угон + хищение» для европейского тягача 2007 года выпуска со страховой суммой 7 миллионов рублей, пробегом свыше 1000 км, допущенными к управлению штатными сотрудниками, оснащенный GSM-сигнализацией с условием оплаты фактически произведенного ремонта обойдется в 268 550 рублей без франшизы. С франшизой 30 000 рублей — на 3000 рублей дешевле. А вот по программе «Только хищение» заплатить придется почти 603 тысячи рублей (данные являются приблизительными и сделаны на основе расчетов тарифов двух страховых компаний).

Отметим, что привести конкретные цифры в случае страхования крупных и средних по количеству техники автопарков не представляется возможным. Из 20 с лишним компаний, к представителям которых мы обратились за комментариями, все единогласно заявили об индивидуальных

условиях для корпоративных клиентов. «Автопарковые скидки» складываются из количества и стоимости автомобилей (особенно если страховать комплексно), опыта водителей в совокупности, количества аварийных случаев у клиента, территории поездок (учитывая не только регионы, но и страны), услугу помощи аварийных комиссаров и ряда других факторов.

На условия хранения автотранспорта во время ремонта и обслуживания тоже будут обращать внимание. Можно встретить предложения с 5% скидкой от страховой премии на каждый 5-й автомобиль и с 10% — на 10-й соответственно. Еще один привлекательный вариант — если все лица, допущенные к управлению, имеют стаж, превышающий два года, и возраст более 30 лет, то скидка может составить до 30%.

Добавим, что если вы приобретаете коммерческий транспорт, на котором уже «покатались», то будьте готовы к сложностям касаясь оценки и выявлению реальной стоимости. Приобретение у официальных дилеров значительно облегчит задачу.

А за груз оплачено?

От количества информации у Петра Степановича голова, что называется, пошла кругом. Столько нюансов, как не прогадать и принять верное решение.

«Хорошо еще, что грузы решили перевозить, а не людей. Там еще больше сложностей», — заявили в страховой компании.

Правда, больше или не больше — вопрос спорный. Зачастую клиент не всегда понимает необходимость страхования груза. Мол, страховой полис на технику в кармане, а обязанность нести ответственность за то, что поручено доставить в целостности и сохранности по месту назначения, — она вроде как отдельно. Нет, никто не спорит, транспортная компания несет ответственность за доверенный ей груз. Но важно понимать, при каких именно обстоятельствах.

«В отдельных случаях ответственность перевозчика может быть установлена только сложной экспертизой или решением суда. Это касается утраты груза в результате недостаточной упаковки, неправильного размещения или крепления груза, а также в результате

■ Главная тема ■

противоправных действий третьих лиц. Даже при банальном ДТП, в случае если водитель перевозчика не был признан виновным, ответственность на перевозчика не может быть однозначно возложена», — объясняет директор филиала «Альянс-Красноярск» ОАО СК «Альянс» Любовь Марчук.

Если вина в несохранности груза непосредственно перевозчика, то он обязан возместить убыток. Но сумма компенсации имеет свой лимит. Например, в международных автомобильных перевозках ответственность регулирует такая же международная конвенция и подразумевает 8,33 расчетных единиц за кг недостающего веса брутто (или СПЗ). Переводя на общедоступный язык — за килограмм груза примерно 12 USD.

А если случилось наводнение, ураган или любое другое стихийное бедствие? За форс-мажорные ситуации и «капризы погоды» уж увольте, транспортная компания (без страховки груза) ответственности не несет.

«Сегодня страховые компании охотно сотрудничают с перевозчиками и многие предоставляют совместную услугу по

страхованию грузов. У одних транспортных компаний это дополнительная услуга, у других эта процедура обязательная и тариф по страхованию уже включен в стоимость перевозки. Страхование грузов выгодно как для грузовладельца, так и для перевозчика. Первому дается гарантия, что в случае полного или частичного уничтожения груза или его кражи он получит денежную компенсацию. В свою очередь при наступлении страхового случая перевозчик не понесет убытки, так как выплаты производит страховая компания. Поэтому, если вы хотите обезопасить груз от рисков во время перевозки, лучше застрахуйте его. Тем более что тарифы на страхование не столь велики», — объясняет коммерческий директор ООО «Сириус» Ольга Шеллер.

Если говорить о пассажирском транспорте, то тариф повышается. При классическом полном КАСКО он составляет от 1,5% до 6,5%, а если изволите людей возить, то 6-8%, и франшиза обязательна. Объяснение здесь простое: такой коммерческий транспорт относится к группе риска, и считается, что возможность попасть в ДТП значительно выше. Да и вообще энтузиазм страховщиков заметно пропадает, когда речь заходит о страховке автобусов и маршрутных такси.

Главное — при страховании проверьте все документы и не стесняйтесь задавать вопросы. Особенно, если что-то действительно не понимаете. Фокусируйте внимание на цифрах и внимательно читайте, что и при каких случаях вам гарантирует страховщик. Так как не раз проверено, что в случае наступления страхового случая ваши контрагенты уже не так радушны и рвение «снять ради вас последнюю рубашку» куда-то улечучивается.

OZGUL TRAYLER

КТК
ГРУППА КОМПАНИЙ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР

- ▶ Техника
- ▶ Сервис
- ▶ Запасные части

Красноярск, ул. 60 лет Октября, 132 г.
 Подробности по тел.: (391) 245-75-88, 245-75-92
www.ktkras.ru

OZGUL TRAYLER



Аналитика

«ЧАС ПИК»

Текст: АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

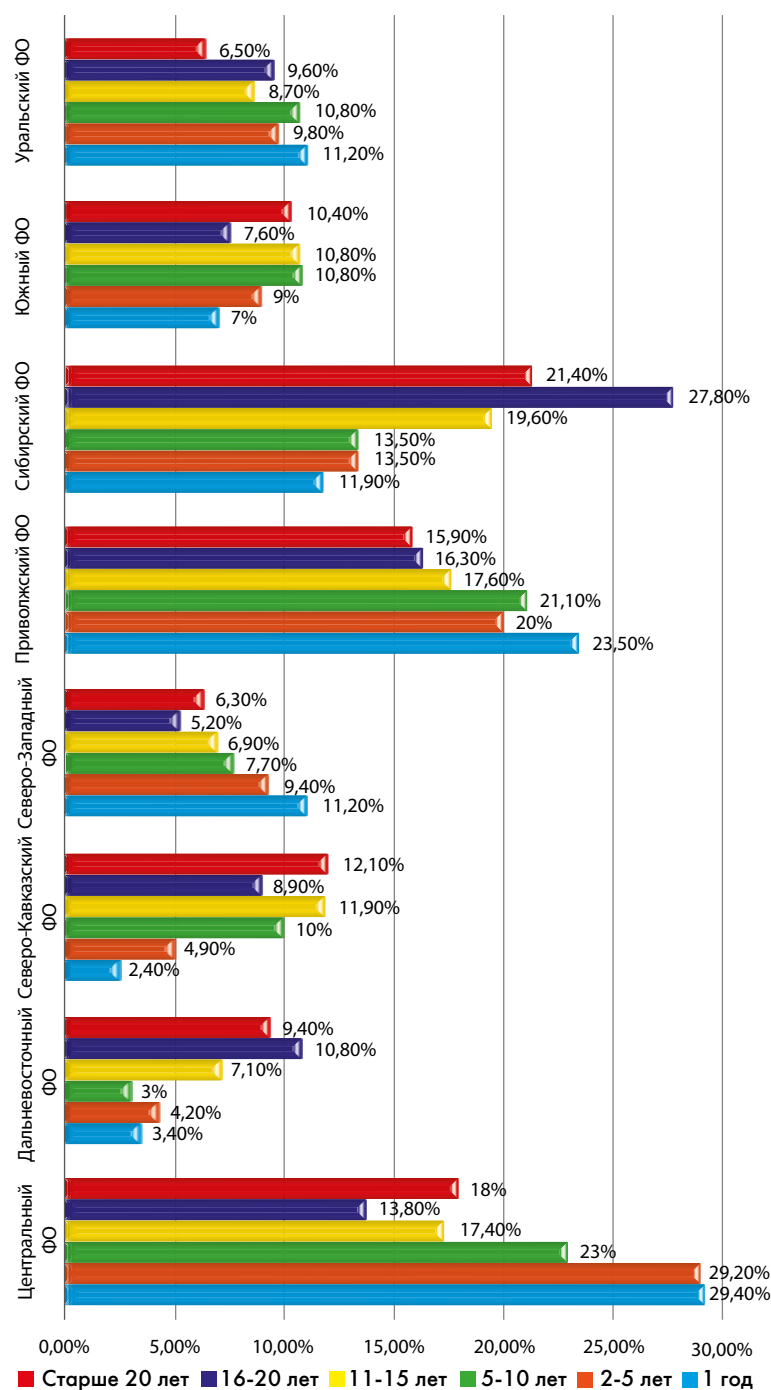
В бой идут одни старики...

В настоящее время в России продаются сотни моделей автобусов различных производителей, только спросом пользуются далеко не все. При этом, несмотря на обилие предложений по дорогам страны колесят в основном «старички». По данным Russian Automotive Market Research (НАПИ), пассажиров перевозят почти 33% отечественных автобусов в возрасте от 6 до 10 лет, 22% - в возрасте старше 20 лет, 16% - в возрасте от 11 до 15 лет и 10% - в возрасте от 16 до 20 лет. На долю машин в возрасте от 2 до 5 лет приходится около 15% подвижного состава, а на совсем новенькие - в районе 4%.

С иностранными моделями ситуация немного другая - «свежих» моделей (до 1 года) используется около 7%, в возрасте от 2 до 5 лет - чуть больше 25%, от 6 до 10 лет - почти 16%, от 11 до 15 лет - 12%, от 16 до 20 лет - 13% и «пенсионеров» - больше 26%.

Примечательно, что как раз в Сибирском Федеральном округе - самый большой парк автобусов старше 20 лет. По данным аналитиков, у нас их количество составляет 21% (для сравнения, в Центральном и Приволжском округах, где общее число автобусов всех возрастов даже большего нашего, их 18% и 16% соответственно). Лидирует наш регион и по «поголовью» в возрасте от 16 до 20 лет - 27% (в ЦФО - 13,5%, в ПФО - 16%). Машин для пассажирских перевозок в возрасте от 11 до 15 лет в СФО насчитали почти 20%, тогда как в ЦФО и ПФО их по 17,5%. В этих же округах активно обновляют автопарки - на долю автобусов в возрасте до 1 года в Центральном приходится почти 30%, а в Поволжском - 23%. В Сибири же новенький транспорт занимает всего 11% рынка.

■ Возраст автобусов в России (данные на 2013 год)



По данным: Russian Automotive Market Research (НАПИ)

■ Доля импорта автобусов в Россию на 2010 год



Источник: ID-Marketing

Производительность падает

С производством автобусов в России давно все складывалось не просто (подробно об этом можно прочитать в рубрике «Страницы истории»). В новейшей истории машиностроителей сначала подкосила перестройка с беспокойными 1990-ми, затем экономический кризис. Если в 2008 году заводы выпустили 67 786 единиц, то в 2009 уже почти в половину меньше – 35 494 автобуса. В 2010 году рынок начал потихоньку восстанавливаться (немаловажную роль в этом сыграла сборка иностранных моделей на российских предприятиях) – до 45 289 машин в год, в 2011 году рост составил 2% и достиг 46 213 автобусов, в 2012 году – 56 031 единиц (из которых исконно российских – 46 039 штук). В прошлом году снова произошел спад – до 52 400 автобусов.

Между тем, еще во времена СССР ситуацию с пассажирскими перевозками спасали импортные автобусы. К 20 веку в Россию хлынули сначала старые, но вполне работоспособные германские MAN, а затем корейские Hyundai. К 2010 году число подержанных «иностранцев» в стране уже было сравнимо с количеством свежих и относительно новых отечественных автобусов. Основными поставщиками, помимо лидирующего по объемам Hyundai, стали украинские «Богданы», итальянско-чешские Iveco (микроавтобусы), корейские Kia (в основном, туристические) и Daewoo. Японские минивэны Toyota, а также германские MAN и Neoplan ввозились в не столь незначительных количествах. В 2011 году к списку импортеров добавился Китай. Однако в 2012 году правительство РФ ввело утилизационный сбор, и уже доля ввезенных автобусов резко сократилась.

spec.brands

ГАРАНТИЯ ▶ НИЗКИХ ▶ ЦЕН

ВЫБИРАЕТЕ СПЕЦТЕХНИКУ?

Узнайте о нашем
лучшем предложении!

- Строительная техника
- Грузовые автомобили
- Дорожная техника
- Коммунальная техника

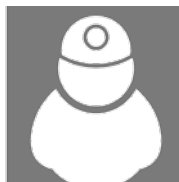
Просто отправьте запрос на электронную почту
spec.brands@ya.ru
или позвоните по телефону

(391) **288 - 66 - 05**



ГАРАНТИЯ НИЗКИХ ЦЕН

spec.brands – профессиональное
сообщество поставщиков спецтехники
и запасных частей.



Испытатели



Икарус-256: «ПОСЛЕДНИЙ ИЗ МОГИКАН»

Василий Заворотнюк

«Этому «Икарусу» сейчас 32 года, и он еще лет 10 отходить может. Не то что нынешние автобусы»



Рассказывая в этом номере о коммерческом транспорте, мы долго думали, какая техника станет героем нашей рубрики. Рассматривались разные варианты — от представителей LCV до ультрасовременных тягачей. Но все же было решено остановиться на представителе спецтехники, знакомой, может быть, многим из нас, но памятнее он для наших родителей. Мало кто из родившихся во второй половине 20-го века может сказать, что не видел Икарус-256.

В Красноярске, где мы и проводили испытания, это единственный экземпляр в работоспособном состоянии, стоящий на балансе у города. И сейчас его готовят поставить на постамент навечно. Перед тем как увековечат эту удивительную машину, мы решили, возможно, в последний раз дать ему поработать. И помог нам в этом Испытатель Василий Заворотнюк (кстати, действительно дальний родственник актрисы Анастасии Заворотнюк). Ему слово.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

- Двигатель — RABA D 2156 HM6UT 4-тактный дизельный;
- Мощность двигателя — 162 л. с. (2100 об/мин);
- Максимальный крутящий момент — 883 н*м;
- Максимальная скорость — 120 км/ч;
- Трансмиссия — ZF-S6-90U, механическая, 6-ступенчатая;
- Сцепление — однодисковое сухое, с гидравлическим приводом выключения через 6 выключающих рычагов;
- Тормозная система — двухконтурная, с пневмоприводом и барабанными механизмами;
- Рулевой механизм — винт с шариковой гайкой и сектор с гидроусилителем, передаточное число 21;
- Кузов — несущий, цельнометаллический, вагонного типа;
- Мест для сидения — 45+1+1;
- Выпускался с 1977 по 1998 годы;
- Длина — 10 990 мм;
- Ширина — 2 500 мм;
- Высота — 3 150 мм;
- Дорожный просвет — 330 мм;
- Полная масса — 15 593 кг;
- Шины — 11,00R-20;
- Количество дверей — 2;
- Объем багажных отсеков — 3,8 м³;
- Задняя подвеска — зависимая, на четырех пневмобаллонах, две продольные и две А-образные реактивные штанги, четыре амортизатора;
- Передняя подвеска — зависимая, на двух пневмобаллонах, две продольные реактивные штанги, два амортизатора;
- Объем топливного бака — 250 л;
- Расход топлива — 33 л/100 км;
- Угол въезда — 200;
- Радиус поворота — 10,75 м.

О первых впечатлениях

Этот 256-й пришел к нам 24 августа 1982 года к Спартакиаде народов СССР. И 27-го числа я уже на линии был. Нам три дня дали на знакомство и обкатку. До этого я работал на 180-м (сочлененная модель, прозванная в народе «гармошкой» - *Прим. редакций*), как сейчас помню, на 17-м маршруте, и эти новенькие давали тогда лучшим водителям. Я, правда, не хотел, но жена уговорила.

На этом, конечно, удобнее. Почему? Тут посадил людей — и на межгород пошел спокойно. А в городе столько остановок, движение оживленное. На трассе есть остановка, вышел, спокойно отдохнул, покурил и дальше в путь. И пассажиры отдыхают. С другой стороны — в городе, если сломался, то высадил и все. А в этом приходится следить, чтобы он не подвел на трассе.



О нюансах

По городу очень автоматической коробки передач здесь не хватает. Мне же надо сцепление выжать, передачу переключить, за оборотами следить, чтобы не дергал, а плавно трогался. Чтобы зад никому не смять впереди стоящему. А другой электроники тут не надо — все нужное есть.

Люфт еще вот был небольшой. Сейчас-то побольше, где-то 150 — я за 32 года рулевое не делал ни разу, износ уже.

На ТО 2 механики нынешние побаиваются его поднимать. Кузов снизу подгнил в некоторых местах, и когда «вывесить» автобус надо, то все смотрят — не сорвется ли. Шутка ли, 11 тонн накроет. Зимой вот с ним сложно, если не в теплом боксе стоит. Он же на воде, а не на антифризе, как сейчас многие автобусы. Чтобы не замерз — каждые два-три часа надо заводить — греть. Котел подогрева включать, радиатор закрывать с двух сторон. С вентилятора снимали ремни, чтобы не работал и только помпа водяная качала. Тогда двигатель дольше не остывает.



О комфорте

Мне как водителю тут очень комфортно. В то время этим «Икарусам» противопоставить-то советский автопром ничего не мог. Он даже нагруженный полностью спокойно идет. Вообще, у него вместимость 45 человек, но я и 80 пассажиров возил.

Здесь пневмоподвеска стоит. Ход мягкий на трассе.

Очень удобно, что рядом стоящие сиденья раздвигаются в салоне друг от друга на специальных рельсах. Можно пассажиров любой комплектации посадить. Правда, из-за этого расстояние в проходе уменьшается, и при выходе люди не особо довольны.

■ Испытатели ■



Об эксплуатации

Да, было дело, ломался. Но очень редко. В основном с колесами только проблемы были. Двигателя венгерские Raba вечные были. «Икарусы» когда только пришли, масла были совсем другие. У меня была «копейка» «Жигули», и я масло брал «икарусное», в нее заливал, и двигатель был — как будто и не работал. А сейчас «камазовское» совсем другого качества. Наши специалисты под него подгоняют насосы масляные, клапаны регулируют, чтобы давление было оптимальное. И с соляркой тоже «Икарусы» справлялись на «ура». Всякий мазут возили, где-то подешевле брали, а двигатель венгерский на любом топливе работал. Только что

поддымливал. А в современные «Волжанины» и «МАЗы» такой мазут уже не зальешь.

Двигатель здесь я уже ремонтировал, конечно. Блок стоит родной, я его не перегревал ни разу. А вот поршневую уже менял.

Здесь шестиступенчатая коробка передач — вечная. Сцепление — пневмогидравлическое, воздух хорошо помогает. В этом автобусе даже без сцепления можно переключать передачи. Обычно я ездил не быстрее 60 км/ч, но раз было, когда вез людей с экскаваторного завода, когда пришлось выжать максимум. Здесь лобовые стекла только новые поставили. Еду, значит, а меня с правой стороны по обочине (хотя дорого свободная), обгоняет ЗиЛ-130. И из-под него камень вылетает и попал в лобовое. И вот я за ним припустил, аж «стрелку положил» (на спидометре максимальное значение 120 км/ч — *Прим. редакции*).



Выражаем благодарность Департаменту транспорта администрации Красноярска и лично Светлане Арсентьевой, а также директору МПАТП номер 7 Александру Оськину за предоставленный автобус.

Тогда здесь и горный тормоз был. Сейчас отключили его, потому что запчастей нет. Он же перекрывает выхлопные газы, продувает цилиндры, и этими газами он двигатель глушит, а через кардан и коробку — задний мост. Но клапаны, правда, горели в двигателе.

В 1990-х годах начались перебои с запчастями. Выкручивались так — сальники и прочие «резинки» тут сами делали. А серьезные детали приходилось доставать. Где-то сэкономишь, где-то с начальством договоришься, чтобы выписали в заначку от другой модели «Икаруса» (тогда в ходу были «Икарусы-280», на запчасти для которых из бюджета выделяли деньги для бесперебойных городских перевозок — *Прим. редакции*). Особенно это про печки большой вопрос был. В 280-м должны работать зимой несколько печек — в частности, в салоне — соляничная. Но мы их снимали. В «Москвичи» тогда ставили. Водителя с автобуса снимают, а он с собой печку прихватывает. А затем вообще был приказ дирекции (их уже в живых нет, так что расскажу) — снимать печки и отдавать им.

Соляничные печки с «Икарусов» же до сих пор стоят в частных гаражах. Топливо в бачок заливай, на 24В напряжение подавай — и за 10-15 минут любой гараж обогреет. Уже потом, чтобы салон обогреть, я тут радиаторы из багажников приспособил под сиденья.

А в остальном все сохранилось еще с завода. И обшивка дерматиновая на потолке, и механизмы люков проветривания, и поручни. Кресла тоже еще родные стоят. Ручной тормоз работает (он, к слову, находится в довольно узком месте между левой стороной сиденья и стенкой, так что без сноровки пользоваться им сложно — *Прим. редакции*).

■ Испытатели ■



ВЕРДИКТ

Василий Заворотнюк

Нынешние «Волжанины» да «МАЗы» столько не отходят. У них свой плюс — они турбованные. Этот, если перед горкой ему разгон не дал, мог и не вытянуть. Если не отрегулирован. А если ухаживать за автобусом, то он никогда не подведет тебя. Этот (73-летний Василий Заворотнюк по-отечески похлопал по рулю — Прим. редакции) со мной 32 года отходил и еще 10 лет бы отъездил.



Вместо послесловия

Василий Заворотнюк любезно предоставил нам свое место, чтобы мы сами ощутили те чувства, которые возникают у него за рулем Икаруса-25б. И, честно скажем, это незабываемые ощущения. Тяжелая машина податливо реагирует на нажатие педали газа, «мурлыканье» мотора сразу же вызывает ностальгические картинки из детства. К педали сцепления нужно привыкать — она «уходит» практически в пол, но «поймать» момент можно легко. Гидроусилитель помогает развернуть 10-метровую машину без проблем — главное, найти достаточное пространство, чтобы не «тыкаться» взад-вперед. Честно признаемся, за всю пока еще недолгую историю существования рубрики мы впервые уезжали со съемок с некоторой грустью. Все-таки порулить представителем целой эпохи отечественных пассажирских перевозок доводится нечасто.



Видеверсию этой рубрики смотрите на нашем сайте <http://www.igrader.ru>

Текст: АРТЕМ ЩЕТНИКОВ
ФОТО: ЕВГЕНИЙ ОШКИН



В ДЕТАЛЯХ

■ ПО КОЧКАМ, ПО КОЧКАМ, В ЯМКУ — БУХ

Так уж сложилось, что система подрессоривания или подвеска после поездок на любой технике по российским дорогам требует постоянного ухода. Свое основное назначение — защиту от вибраций и расшатывания как нервной системы водителя, так и узлов транспортного средства в принципе — она выполняет. Но какая из видов подвесок оптимальнее для наших дорог?

Текст: АРТЕМ ЩЕТНИКОВ, ЮЛИЯ ЮЩЕНКО



Учим матчасть

Для начала вспомним азы и поймем, как работает вся система. Итак, первые помощники — шины, которые при должном давлении с успехом должны справляться с небольшими неровностями дорожного покрытия. У особо крупных представителей — например карьерных самосвалов, воздуха в покрышках хватает «глотать» и серьезные неровности в дороге.

Если же о ровности дороги остается только мечтать, то в дело вступает подвеска, классическими составляющими которой являются рычаги, пружины, стабилизаторы и амортизаторы. От их качества и слаженной работы зависит множество факторов работы грузового транспорта — плавность и устойчивость в движении, грузоподъемность, срок эксплуатации деталей автомобиля. На проблемных участках дороги зачастую именно возможности подвески диктуют водителю оптимальную скорость движения.

Эксперты говорят, что при движении грузового транспорта по нашим дорогам, которые, как известно, на ямы да выбоины щедры, в скорости движения автомобиль теряет от 30 до 40%. Примерно настолько же сокращается срок эксплуатации от одного ремонта до другого. Кроме того, во время поездок по «грунтовкам» и просто разбитым асфальтовым направлениям водители отмечают потерю управляемости. Тут играет весомую роль геометрия рычагов, влияющая на центр поперечного крена — при наезде на кочку подвеска сжимается, меняется развал и, соответственно, площадь соприкосновения шин с поверхностью дороги. А если водитель в этот момент еще и крутит рулем, то колесо отклоняется в сторону и контакт с дорогой становится минимальным, что может привести

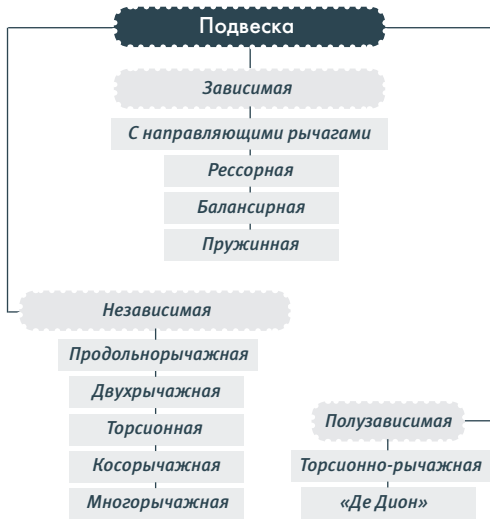
к переворачиванию, так как кузов того же грузовика также кренится.

Видов подвески эксперты различают больше десятка. Основные типы мы представили в таблице. Некоторые из них широко распространены, некоторые — встречаются крайне редко. У каждой есть свои плюсы и минусы. Большую часть из них можно превратить в пневматическую, причем многие производители делают это еще на заводах. А поскольку в свете темы номера нас больше интересуют только комфорт (и для водителя, и для пассажиров или груза) и долговечность, то мы и будем разбираться, нужно ли это для российских реалий.

На железных листах

Уже долгое время (а ж с 19-го века) не теряет актуальности рессорная подвеска. В основном встречается она на грузовой и строительной технике. Преимущество рессоры — это простота конструкции. Чем больше листов закреплено к шасси, тем большую нагрузку они выдерживают. При усилении рессор на задних мостах обычно в конструкции применяют подрессорник,

■ В деталях ■



Адаптивная подвеска «подстраивается» под неровности



Балансирная подвеска применяется на трех- и более осных шасси



который позволяет сохранять клиренс при загрузенности. Только вот как направляющий элемент рессора, мягко скажем, не идеальна, что приводит к слабой управляемости на высоких скоростях.

А в это время требования к хорошему сцеплению с дорогой и к устойчивости машины растут с каждым днем. Приемлемая частота колебаний упругих элементов составляет 90-120 мин, но в случае с традиционными линейным и упругими элементами это не всегда работает. На более-менее хорошем асфальтовом покрытии рессора может «отходить» до 150 тысяч километров (при своевременной смазке), а вот на грунтовых дорогах она может перестать выполнять свои функции качественно уже через 10 тысяч километров.

Во время движения по неровностям листы подвергаются деформации бесчисленное количество раз. Это приводит к появлению трещин или разлому железа. Изношенные листы зачастую просто меняют (до 1000 рублей за лист), не покупая рессору целиком, к примеру, за 7000 рублей для малотоннажного грузовичка или за 18 000 рублей за оригинальную

для скандинавского тягача. Как говорят специалисты, срок службы листовой подвески можно увеличить в четыре раза методом дробеструйной обработки, когда рессору «отбивают» струей чугунной или стальной дроби со скоростью 100 м/сек. Это снижает внутреннее напряжение в металле. Также между несколькими первыми листами устанавливают фибровые прокладки.

Качаются мосты

На грузовиках с тремя и более осями также встречается балансирная подвеска. Она фактически относится к зависимым, так как основным элементом опять же являются скрепленные полуэллиптические рессоры, упирающиеся на закрепленные к балкам двух мостов кронштейны. Выглядит это как некоего рода тележка, которая в целом принимает на себя покачивания на неровностях дороги.

Податливая подвеска

Большинство иностранных производителей снабжают свои тягачи, самосвалы, автобусы и прочую технику адаптивной подвеской. Основной инженерный замысел в том, что стойки или шаровые с рычагами, стабилизаторы, втулки и другие составляющие в режиме реального времени подстраиваются под дорожные условия. Благодаря системе поддрессоривания изменяется и уровень демпфирования (гашение колебаний) амортизаторов. Датчики, расположенные на кузове, заблаговременно информируют механизм машины, когда стоит сделать подвеску мягче или наоборот жестче.



Рессоры больше подходят для ухабов



Пневмоподвеска

В основном это зависит от данных относительно изменения скорости, исходя из этого изменяется и уровень деформирования. Также адаптивная подвеска оснащена электронным блоком управления, управляющим одним из двух вариантов конструкции — либо электромагнитными клапанами, либо магнитоэологической жидкостью (ее частицы затвердевают под воздействием магнитного поля). В первом случае уровень мягкости или жесткости регулируется при помощи силы тока — чем она выше, тем жестче система поддрессирования, а с уменьшением подвеска становится более мягкой. Во втором случае магнитоэологическая жидкость заполняет внутреннее пространство амортизатора, и с ростом сопротивления ее частиц благодаря электромагниту, которому подает сигналы бортовой компьютер, увеличивается жесткость подвески.

Различные режимы торможения на адаптивной подвеске показывают, что уровень крена снижается до минимума, что является основным ее плюсом. Однако по сравнению с зависимой ее ремонт и обслуживание обойдется значительно дороже.

На воздушном мешке

Одним из самых распространенных представителей адаптивной подвески, применяемой в спецтехнике, является так называемая пневмоподвеска. Основную функцию в ней несет пневморессора или, как ее еще называют, пневмоподушка. Фактически это мешок из прорезиненной кордной ткани, который снабжает воздухом компрессор через ресивер. Различают рукавный (с поршнем внутри) и баллонный (со стягивающими кольцами и иногда резиновым отбойником) типы. Оба варианта позволяют с легкостью регулировать высоту кузова, в то время как стальные рессоры для этого нужно заменять или добавлять/убирать листы. При этом рукавный вид пневморессоры более предпочтителен для отечественных дорог — он способен дольше выдерживать поездки по ухабам.

У пневматических подвесок имеется ряд плюсов — большая энергоемкость при прогибах, как следствие, амортизаторы поглощают меньшее количество энергии, что делает регулировку проще. В зависимости от степени загруженности транспорта такая подвеска определяет жесткость и динамичность хода — авто-

матически. При любой степени нагрузки положение фар практически не меняется, что важно при движении в темное время суток. Эксперты отмечают, что пневмоподвеска очень точно разделяет усилия на колеса, что дает большую устойчивость при торможении автомобилю.

Пневматическая подвеска целесообразна в основном тогда, когда загрузка транспортного средства серьезно меняет его поддрессорную массу (полуприцепы, автобусы, магистральные тягачи). Последним пневмоподвеска позволяет поднимать и опускать заднюю часть рамы, где находится сцепное устройство, тем самым упрощая выполнение сцепки — расцепки.

Если говорить именно о коммерческом транспорте, пневмоподвеска позволяет не только максимально использовать грузоподъемность транспортного средства, а даже немного допускать перегруз, не влияя на комфорт езды и безопасность. Это относится в основном к легким фургонам и грузовикам.

Основным вопросом, конечно, является срок службы. В принципе, ничто так не продлит жизнь элементов, как правильная эксплуатация и надлежащее обслуживание. Однако нельзя сбрасывать со счетов и тот фактор, в каких дорожных условиях работает техника. Обладатели такого типа подвески порой расходятся во мнениях касаясь «выносливости», приблизительно можно сделать вывод, что без каких-либо замен пневмоподвеска может отслужить до 10 тысяч км пробега по разбитым дорогам. Самой уязвимой частью системы считается сам баллон, особенно негативно на него влияют сильные холода. Также отмечают, что плановая адаптация (обычно раз в год) и регулярная промывка подвески от грязи и реагентов, которыми поливают дороги, могут предостеречь от нежелательных поломок.

Часто возникает вопрос, а можно ли починить элемент пневмоподвески, который уже вышел из строя? В таком случае ответ практически однозначный и отрицательный. В случае если пневмоамортизатор или компрессор пережил поломку, то восстановить деталь уже практически невозможно. При большом желании можно перебрать элемент с частичной закупкой деталей, однако это нецелесообразно и по стоимости идентично покупке нового элемента.

Если приобретать грузовой автомобиль с заводской пневмоподвеской, то он

обойдется дороже того же автомобиля с рессорной, однако впоследствии можно будет сэкономить. Заменить подушку пневмоподвески будет экономичнее замены целой рессоры. Кстати, возвращаясь к извечной проблеме дорог, грузовик с пневматической подвеской бережнее относится к асфальтовому покрытию, чем аналог на рессоре. Еще одна причина, по которой пневмобалоны хороши, например, для магистральных тягачей. Что до дорожно-строительной техники, для нее рессорная подвеска — оптимальное решение, так как пневматическая очень «капризна» по отношению к дорожной влаге и грязи.

Золотая середина

Особенности каждой системы приводят к тому, что нужно искать оптимальный вариант. Потому зачастую производители специальной техники и грузовых автомобилей приходят к «скрещиванию» систем. Так называемая комбинированная подвеска, получающаяся путем объединения рессор и пневмоэлементов. Традиционно на передний мост ставится рессора, а на задний — пневмобаллоны.

Стоимость установки на заднюю подвеску пневмоэлементов на коммерческий транспорт варьируется приблизительно от 25 000 до 32 000 рублей + система управления воздухом около 13 000 рублей + монтаж около 10 000 рублей. Выполнение работ займет приблизительно около 10 дней.

На каком варианте подвески остановиться — решать вам. Оцените, где чаще будет использоваться ваша техника и в каких условиях. Если мы говорим о технике, которая большую часть времени будет проводить в районах Крайнего Севера или штурмовать непроходимую грязь, то рессора будет незаменимым помощником. А вот, например, для коммунальной техники или фур, катающихся исключительно по междугородним направлениям, пневматическая подвеска — очень даже оптимальный вариант.

P.S. Вопросов об эксплуатации и ремонте систем поддресоривания еще достаточно много. И мы обязательно вернемся к этой теме в одном из следующих номеров. А пока мы ждем от вас пожеланий и предложений на нашем сайте www.igrader.ru.

 **spec.brands**

ГАРАНТИЯ ▶ НИЗКИХ ▶ ЦЕН

**БОЛЬШЕ НЕ НУЖНО
ОБЗВАНИВАТЬ
СОТНИ КОМПАНИЙ
В ПОИСКАХ
ЗАПАСНЫХ ЧАСТЕЙ К СПЕЦТЕХНИКЕ.**

DOOSAN KATO HYUNDAI VOLVO CASE TEREX KOBELCO



CATERPILLAR KOMATSU HITACHI NEW HOLLAND SCANIA JCB

Просто отправьте запрос на электронную почту
spec.brands@ya.ru
или позвоните по телефону

(391) 288 - 66 - 05

Мы предложим лучшие условия!
Доставка по Сибири в кратчайшие сроки.

spec.brands – профессиональное
сообщество поставщиков спецтехники
и запасных частей.

ГОРИ ОНО СИНИМ ПЛАМЕНЕМ

Каждый владелец автопарка, большого или малого, знает, насколько затратное это дело — «кормить» транспортное средство. И вполне естественное и понятное желание — сэкономить на топливе — годами не теряет актуальности. И хотя проведена масса исследований, есть опыт сотен тысяч владельцев транспорта — споры об экономической составляющей не утихают.

Текст: ЮЛИЯ ЮЩЕНКО



В случае с коммерческим транспортом производители в преобладающем большинстве сделали ставку на дизельное топливо. Найти новые модели с бензиновым двигателем практически невозможно (исключение — легкие грузовики и микроавтобусы). Конечно, на бензине порезвее, зато крутящий момент, даже на низких оборотах, у дизеля больший. К тому же ДТ более экономично. Речь не о стоимости, а о расходе. Добавим высокие показатели КПД, примерно 40% для нефорсированного двигателя и до 50% для ДВС с турбонаддувом, то есть запас хода у них в итоге больше. Кроме того, уровень выброса вредных веществ ниже, значит, и для матушки-природы дизель предпочтительнее. Хотя есть и отрицательные аспекты, например проблемы с запуском в морозы, шумность в работе и более частая замена фильтров.

Пустьте газ!

В конце 90-х годов прошлого века в России случился «газовый бум». Автовладельцы массово стали переделывать своих «железных коней» под использование «синего топлива». Правда, первые поколения газобаллонного оборудования породили стереотип «дешевле, но для транспортного средства вредно». Отчасти это мнение применимо и сейчас. Но кое-что изменилось.

Сначала выясним, из чего эта хитрая система состоит. Несмотря на то что есть несколько разновидностей и поколений

газобаллонного оборудования (ГБО), всех «роднит» базовый перечень узлов, из которых состоит сама установка.

Первая и важная часть — редуктор, который приводит давление газа в рабочее состояние, а смеситель — вторая часть — подводит уже готовую топливную смесь к системе двигателя. Далее идет мультиклапан, его исправность гарантирует безопасность эксплуатации всей установки. Техника безопасности гласит, что баллон (кстати, завершающее звено установки) не должен заполняться более чем на 80%. На оставшиеся 20% приходится так называемая газовая подушка, которая обеспечивает безопасное давление в баллоне.

Специалисты отмечают, что установка газобаллонного оборудования сейчас возможна практически на любое транспортное средство с бензиновым двигателем. Причем выгода сразу чувствуется, ведь стоимость бензина превышает стоимость

■ В деталях ■



Газодизельный двигатель грузовика Scania



Газовые баллоны закрепляют за кабиной...



... или в районе заднего свеса



КамАЗ официально выпускает модели, работающие на метане

газа в 2 раза. Обязательное условие — транспортное средство за месяц должно проезжать более 1500 км.

«Сейчас установка ГБО, к примеру, на автобус типа ПАЗ обойдется около 50 000 рублей, и срок окупаемости составит приблизительно год», — уточняет директор ООО «АТП Терминалнефтегаз» Александр Кнапнугель.

Тем не менее опыт установки газового оборудования в нашем отечестве был и на машины с дизельными двигателями, в частности на КамАЗы. По результатам испытаний, экономия составляла около 30–40%, и это с учетом стоимости технического обслуживания. Оговоримся, было это еще во времена перестройки в СССР. Завод и сейчас выпускает разработки на метане, а также есть умельцы, устанавливающие ГБО на старые машины, однако к единому ответу о вопросе целесообразности этого эксперты прийти не могут.

«На дизельный двигатель можно устанавливать только природный газ, а, например, в Красноярском крае его нет. У нас популярен пропан-бутан, который для дизеля не пригоден. Это касается как большегрузных автомобилей, так и привычного всем общественного транспорта. Современные автобусы теперь тоже выпускаются с дизельными двигателями, а бензиновые «ПАЗики» с ГБО года через три просто уйдут в историю», — уверяет Александр Кнапнугель.

Однако если хорошо поискать, то предложения установки пропана на дизель все же есть, только путь этот непростой и потребует серьезного вмешательства в «сердце» техники. Причем если просто демонтировать топливную аппаратуру и поставить систему зажигания, то в скором времени ДВС просто разрушится от детонации. Это связано с тем, что «родная» степень сжатия слишком высока для природного газа — метана, октановое число которого равно 120. Проблема решается уменьшением степени сжатия до 14 вследствие вмешательства в строение камер сгорания.

Есть и второй вариант — превратить дизельный двигатель в газодизельный. То есть с использованием комбинированного топлива — солярка потребуется для воспламенения газа.

С экономической стороны газодизельный двигатель будет выгоден при стоимости газа вдвое ниже стоимости ДТ. Для

сравнения, по Сибири стоимость газа колеблется в районе 16–20 рублей, а ДТ — от 30 рублей и выше. Возьмем во внимание такой момент, как ресурс ДВС. На дизельных двигателях он обычно заявлен до 500 000 км (исключения, конечно, есть), хотя в реальности составляет не выше 300 000–350 000 км, в то время как газодизель обещает до 700 000 км и большие интервалы замены масла.

В то же время, пока в России только начинается переход с дизельного топлива на газ, в Америке и в Европе использование голубого топлива активно практикуется. Так, в США одна из крупнейших мусороуборочных компаний «переквалифицировала» на газовое оборудование около 15% машин из 22 000 автопарка. Более того, вся приобретаемая в последующем техника тоже будет работать на газе. Приблизительные подсчеты говорят о том, что это даст возможность сэкономить от 15 000 до 20 000 USD в год на каждой единице техники. Топ-менеджеры компании исключают все риски, так как уверены, что разница между стоимостью газа и ДТ вряд ли сократится, и газ скорее всего еще долго будет экономически выгоднее.

Volvo в прошлом году явила миру сдельный тягач, который работает на сжатом природном газе. Новинка продемонстрировала 13-литровый двигатель мощностью 460 л. с. Причем проект не экспериментальный, планируется запускать производство метановой техники в большинство сфер промышленности. Новинка сразу же нашла отклик среди пользователей. Транспортная компания из Англии закупила 50 машин.

Обратная сторона медали

Говоря обо всех достоинствах газа, производители ГБО зачастую «забывают» сообщить, что есть и недостатки. Затраты на техобслуживание — транспорт, работающий на газе, требует постоянного слежения за состоянием системы зажигания. ГБО само по себе тоже требует обслуживания, естественно, установщики обещают, что пока система на гарантии, обслуживание будет бесплатным, а если поломка? При необходимости замены каких-либо деталей скорее всего придется покупать новые за свой счет. И еще есть такой пункт, как «нарушение правил эксплуатации»: если будет доказано, что по вашей вине произошла поломка, то гарантийный срок значения иметь не будет.

Падает и мощность двигателя, приблизительно на 15%, это притом, что мы берем в расчет использование ГБО четвертого поколения, у ранних версий, соответственно, потери в тяге еще больше. Газовое оборудование зависит и от внешней среды, в очень высокие или низкие температуры тоже могут возникнуть сложности с эксплуатацией. При неточной работе системы может взорваться впускной коллектор. И тут уже гореть синим пламенем будет не только газ, но и вся техника.

Предъявите документы

Для установки ГБО мало найти хорошего установщика. Нужно оформить ряд документов. Нужно написать заявление, которое позволит получить разрешение на монтаж ГБО. Заявление нужно писать в ГИБДД по месту постановки техники на учет. После получения разрешения на установку можно отправляться на монтаж. Удостоверьтесь, что у компании-установщика есть разрешение на выполнение данной услуги, так как на выходе от нее необходимо будет получить сертификат на установленное

ГБО и декларацию, в которой будет указано, что в транспортное средство внесены изменения. Далее идем регистрировать ГБО в ГИБДД, для этого собираем вместе все бумаги и документы, указанные выше (технический паспорт, заявление, решение по заявлению, диагностическую карту), и возвращаемся в пункт А — место учета транспортного средства.

Цена вопроса

На стоимость влияет множество факторов: модель транспортного средства, производитель (отечественный или зарубежный), количество цилиндров двигателя.

Естественно, цена будет зависеть от «продвинутости» самой установки — речь о поколении. Да и баллон, например тороидальный, обойдется дороже, чем цилиндрический.

Для примера, установка ГБО на «ГАЗель» обойдется приблизительно в 25 000 руб.

Или представим, что вы покупаете дизельный КамАЗ-65115 класса Евро-4 за 2 450 000 рублей, газовый аналог обойдется дороже на 200 000 рублей. Однако стоимость ДТ превышает стоимость газа приблизительно в 2 раза — 30 рублей против 16. Если мы сравним средние расходы на топливо каждого из самосвалов за год, то получим цифру около 400 000 рублей экономии на модель, которая питается газом.

Можно ли сэкономить? В этом вопросе специалисты практически в один голос говорят, что доступная цена не должна быть критерием выбора. Если «повестись» на низкую стоимость, то велика вероятность, что окажетесь в руках «самоделкина» и разочаруетесь навсегда в газовой системе. Важна не только установка, но и грамотная настройка оборудования, это напрямую отразится на работе двигателя. Кстати, вариант «если что, то потом настрою у других специалистов» скорее всего не жизнеспособен, так как переделывать, доделывать чужие огрехи мало кто возьмется. А если и найдется мастер, то затраты могут быть сопоставимы с суммой первой переделки.

Да, ГБО имеет как плюсы, так и минусы. Если постоянный пробег у транспорта велик, то есть смысл подумать о том, чтобы «переквалифицировать» железного друга на газ. О том, какие процедуры нужно для этого пройти, вы теперь знаете. Остается только взвесить все за и против и принять оптимальное для себя решение.

 Давайте дружить на Facebook!



www.gkmehanika.ru

Официальный представитель торговых марок Howo, Lishide, Shantui (запчасти), дистрибьютор XCMG.

5-ти летний опыт импорта техники гарантирует получение только заводской, лицензированной продукции.

НАЛИЧИЕ ТЕХНИКИ В КРАСНОЯРСКЕ

- Наличие сервисного центра и выездной бригады механиков.
- Гибкие условия оплаты.
- Лизинг спецтехники.

Группа компаний "Механика"
ул. Мате Залки 10г. оф. 301
Тел.: (391) 205-05-01, тел./факс: (391) 205-05-03



реклама

Внимание! Снижение цен!

Топливозаправщики



Евро-4

От 2 100 000 руб.

Самосвалы



Евро-4

От 2 095 000 руб.



г. Красноярск, ул. Затонская, д. 62, стр. 1
Тел.: (391) 220-99-44, 220-99-77, www.uac24.ru

e-mail: ural@uac24.ru

реклама

ПОСТАВКА И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ПРОИЗВОДСТВА ЯПОН



TRI
COMPANY

Продажа оригинальных запасных частей на
производства Японии

KOMATSU • CATERPILLAR • HITACHI • TADANO • KOBELCO

НЕ СТРОИТЕЛЬНОЙ И КАРЬЕРНОЙ ТЕХНИКИ
ИИ И ЮЖНОЙ КОРЕИ



а любую строительную и дорожную технику
и Южной Кореи:

• KATO • SUMITOMO • DOOSAN • HYUNDAI • DAEWOO

ТОП-5 НЕОБЫЧНЫХ ГРУЗОВИКОВ

Текст: АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

МАЗ-7904/7906/7907

В 1982 году Минский автозавод в условиях строжайшей секретности выпустил 32-метровую машину с индексом 7904 для военной промышленности. Планировалось, что она станет основой для транспортно-пусковой установки «Целина». На шестисносном шасси можно было перевозить 220 тонн груза. Грузовик, если его можно так назвать, был оснащен двумя моторами — дизельным мощностью 330 л. с. и корабельным 1500-сильным двигателем. Шасси успешно прошло испытания в Казахстане и... осталось до сих пор на космодроме Байконур. В 1984 году на свет появились 8-осное шасси МАЗ-7906 и 12-осное МАЗ-7907. По два экземпляра каждой модели. Тут уже секрет вскрылся — грузовики должны были стать мобильным комплексом РТ-23 УТТХ «Молодец» с межконтинентальными баллистическими ракетами весом в 100 т и подвижным грунтовым ракетным комплексом передового базирования «Скорость». Инженеры снабдили МАЗ-7907 1200-сильным газотурбинным двигателем ГТД-1000ТФМ, работавшим в паре с генератором переменного тока, питавшим в свою очередь двигатель каждого из 24 колес. К сожалению, перестройка внесла свои коррективы, и шасси так и не ушли дальше стадии испытаний. Часть из них разобрали, часть хранится в Белоруссии.



Nicolas Tractomas TR 8x8 D95 и TR 10x10 D100

9,5-метровый тягач французской компании Nicolas Industrie, оснащенный 27-литровым турбодизельным двигателем Caterpillar C27 ACERT мощностью 950 л. с., хоть и не попал еще в Книгу рекордов, зато может тащить автопоезд полной массой 257 т. Инженеры также установили на тягач автоматическую трансмиссию Dana Spicer 16 821 power-shift. Его задние оси выдерживают нагрузку в 25 тонн.

А рекордсменом в звании самого-самого тягача до сих пор является предшественник 95-й модели — TR 10x10 D100. Он хоть и обладает меньшим по мощности двигателем — 912-сильным Caterpillar 3412 E, зато может тянуть за собой 600 тонн. Машина была разработана по спецзаказу африканской Rotran Heavy Transport Co. Для заказчика завод выпустил четыре таких тягача стоимостью по 800 тысяч евро каждый.



The OX

«Сделай сам». Под таким лозунгом в России бы продавалась модель OX британской компании Global Vehicle Trust. Ее изначально проектировали для стран третьего мира, где нет квалифицированных инженеров и сборку нужно проводить чуть ли не в полевых условиях. Практика показала, что собрать машину «из коробки» можно силами трех мужчин за 11 с половиной часов.

В кузов OX вмещается 1,3 м³ груза, а максимальный вес, который может выдержать шасси, — 2,2 т. Эта переднеприводная машина с двигателем объемом 2,2 л сконструирована для передвижения по очень плохим дорогам. В том числе и по водным руслам глубиной до 75 см. Стоимость «конструктора» составляет около 10,5 тысячи долларов.



■ В деталях ■



Zoomlion-Cifa PUMP 101

Звание самого высокого в мире бетононоса заслужило совместное детище китайского Zoomlion, итальянской Cifa и шведской Scania. 101-метровый насос на семисекционной штанге базируется на 15,5-метровом шасси скандинавского производителя тягачей. Четыре последних секции выполнены из карбонового волокна. Машина оснащена двигателем мощностью 620 л. с., а производительность насоса составляет 200 м³/ч. Примечательно, что единственный экземпляр можно купить за 35 миллионов рублей.



БелАЗ-75710

Гигант, способный перевозить 450 тонн, появился на белорусском заводе осенью 2013 года и попал в Книгу рекордов Гиннеса. В ней записано, что карьерный самосвал перевез на полигоне груз больше заявленных возможностей — 503,5 т. Длина тяжелой машины составляет 20 метров, ширина — 10 метров, а высота — 8 метров. Для разворота машине требуется не менее 20 метров. Базируется самосвал на двух осях с 8 колесами, каждое из которых рассчитано на нагрузку в 100 тонн. БелАЗ-75710 — полноприводная машина, электрооборудование для которого изготавливали в Германии на заводе Siemens. В движение рекорсмена приводит двухдизельная моторная установка мощностью 4600 л. с. Правда, максимальная скорость составляет всего 64 км/ч.



До этого БелАЗ выпустил самосвал грузоподъемностью 360 тонн. А звание самого тяжелого грузовика до текущего года было за моделью Liebherr T 282В, способной перевозить 400 тонн.

SHANTUI

НОВЫЕ ЦЕНЫ
НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

www.reallstroy.ru



• БУЛЬДОЗЕРЫ

• ПОГРУЗЧИКИ

• ЛЮБАЯ ДОРОЖНАЯ
ТЕХНИКА

(391)
251-67-94

ООО «РеалСтрой»: г. Красноярск, Енисейский тракт, 5 (2-й этаж)

«ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ СИБИРИ»: КАК ЭТО БЫЛО

Собираясь на юбилейную, двадцатую по счету ежегодную выставку «Транспорт и дороги Сибири. Спецтехника» в Иркутск, мы и представить не могли, как к ней подготовятся экспоненты. С первых часов открытия на уличной экспозиции под теплыми солнечными лучами посетители изучали представленные машины под развевающимися флагами различных компаний. Все это свидетельствовало, что и на этот раз организаторы постарались собрать участников с наиболее интересными моделями. Те не подвели и привезли как уже зарекомендовавшие себя на рынке машины, так и новинки.

Текст: ЮЛИЯ ЮЩЕНКО, АРТЕМ ЩЕТНИКОВ Фото: ОЛЕСЯ ГОЛЕНКО



«Новый грейдер завода «Брянский арсенал», совместное производство компаний «Тегех» и «Русские Машины». Он полностью собран из импортных комплектующих, единственное, что у него стоит российский двигатель и российская рама. По техническим характеристикам грейдер ничем не уступает импортным аналогам. Также мы представляем новую модель экскаватора-погрузчика Terex TLB 825 RM, также совместное производство, по аналогии с грейдером, не уступает в качестве, однако имеет относительно низкую стоимость по сравнению с той же техникой зарубежного производства», — рассказал руководитель ОП ЗАО «Уральская Марка» Дмитрий Калинов (г. Иркутск).

Цена новинки колеблется в районе двух с половиной миллионов рублей. Terex TLB 825 RM пришел на смену 815-й модели и отличается модернизированной кабиной с панорамными стеклами. Разработчики уделили большое внимание шумоизоляции — нагрузка на уши оператора составит не более 76 дБ. Впрочем,

и само рабочее место куда выигрышнее предыдущей модели — поддресоренное сиденье оснащено подголовником и подлокотниками, а рулевую колонку можно настроить под оптимальный угол для человека любой комплекции.

Уличную экспозицию заполнили и «свежие» единицы техники других производителей. Большой интерес посетителей вызвал стенд с американской продукцией.

«В этом году мы представили экскаваторы John Deere модели E210LC, а также фронтальный погрузчик WL 56, автогрейдер 672 и мини-погрузчик 318D. Прежде мы не выставляли

■ В деталях ■



Свои экспозиции представили более 80 компаний из Иркутской области, Челябинска, Екатеринбурга, Хабаровска, Москвы и Московской области, Томска, Брянска, Красноярска, Уссурийска, Санкт-Петербурга, Свердловской области, а также Бурятии, Украины и Южной Кореи

гусеничный экскаватор, который стал доступен с прошлого года, и фронтальный погрузчик. Это новые модели, разработанные конструкторами John Deere именно для российского рынка, адаптированные для наших условий, сбалансированные как по техническим параметрам, так и по ценовой категории. Что касается 56-го фронтального погрузчика, он стал для клиентов более доступным. Гусеничные экскаваторы мы ранее не представляли на выставках. Можно сказать, что они впервые зашли на российский рынок», — представил модели управляющий по продажам

дорожно-строительной техники компании «Тимбермаш Байкал» Дмитрий Зимирев (г. Иркутск).

Возле John Deere E210LC действительно было не протолкнуться. Модель с герметичным наклонным шасси, тяжелой X-образной сварной рамой, четырьмя режимами контроля мощности, эргономическими короткоходными рычагами управления и комфортабельной кабиной собрала вокруг себя не только потенциальных потребителей, но и представителей конкурирующих фирм.

На выставке в этом году появились и новички, планы и ожидания которых не менее оптимистичные, чем у «ветеранов». А те, кто уже выставлял свои экспозиции в прошлом году, приехали вновь, вдохновленные предыдущим участием.

«Мы второй раз выставляем здесь. В этом году представляем мини-погрузчик Bobcat с навесным оборудованием. Частично оно впервые представлено на этой выставке, например, гидромолот, фреза», — поделился с нами менеджер отдела продаж ООО

■ В деталях ■



На выставке обсудили и состояние дорог в регионе. По словам генерального директора НП "АСДОР" Юрия Агафонова, для нормативной потребности строительства дорожной сети в России необходимо 2,7 триллиона рублей в год - это 4% от ВВП (внутреннего валового продукта), причем экономика страны только выиграет, потому что на разрушении дорог и авариях мы теряем порядка 5 триллионов рублей в год. Согласно принятой Правительством РФ транспортной стратегии России до 2030 года, через 15 лет в стране должно быть построено 82 000 км дорог. При этом реальные темпы в разы ниже запланированных.

«Бобкэт–Сибирь» Антон Суплецов (г. Иркутск).

Назначение большей части техники знакомо почти всем, однако по мере знакомства с экспонентами появлялись вопросы. Многих посетителей, в том числе и нас, заинтересовал необычный зеленый «малыш».

«В этом году мы представляем вниманию посетителей вакуумный пылесос — это модель из Дании Nilfisk Egholm Park Ranger 2150. Также у нас есть модели для уборки больших территорий, модификации с кабиной и без. На данной модели есть дополнительное навесное оборудование для уборки снега и клининга. Такие маленькие модели в основном приобретают для уборки складских помещений. У этого пылесоса три щетки для подметания, влажная поливка и бак для мусора», — презентовал чудо инженерной мысли руководитель отдела продаж обособленного подразделения «Коминвест» Дмитрий Тимохин (г. Новосибирск).

Замена навесного оборудования на этой компактной во всех смыслах модели на шарнирно-сочлененной раме занимает в среднем 4 минуты. Nilfisk Egholm Park Ranger 2150 может выступать в роли травосборника, мульчирующей косилки, обрезчика кромок газонов, пылесоса для листвы, пахаря, снегоочистителя, пескорозбрасывателя, самосвала и, конечно же, уборщика улиц. При всем этом в конструкции машины отсутствуют механические детали вроде цепей, валов и ремней, которые подвержены быстрому износу. Конечно, цена свыше 20 тысяч евро по карману не каждому, но ведь и на ремонте, а также на топливе экономия получается солидная. 28-сильный 3-цилиндровый двигатель максимально «съедает» не выше 4,6 литра в час при максимальной скорости 16 км/ч.

А вот герои еще одной экспозиции —

магистральные тягачи, «кушают» побольше, что не удивительно при мощности двигателей Daimler OM-457 в 428 л. с. С первого взгляда даже не сразу понятно, что перед нами наш отечественный КамАЗ. Это нашумевшая (см. рубрику «Кратко» в №2) модель КАМАЗ-5490 с кабиной, двигателем и трансмиссией от Mercedes-Benz Axor.

«Это машины с двигателями Евро-4 и Евро-5. Для них увеличены срок и периодичность технического обслуживания. Эти модели активно используются на строительстве дорог с начала года и зарекомендовали себя положительно. В сервисном центре производится полное техническое обслуживание, диагностика, проверка всех узлов и агрегатов автомобилей этой линейки «КамАЗ». Модернизированная кабина с бортовым компьютером, увеличенным спальным местом, дополнительным подогревателем (сухим феном) позволяет чувствовать себя комфортно водителю в сочетании с хорошей управляемостью, мягкостью хода, системой курсовой и динамической устойчивости», — внес ясность руководитель ЗАО «Байкал–АвтоТрак–Сервис» Вячеслав Холуев.

К сожалению, рассказать обо всех участниках не хватит страниц, тем более что кроме уличной экспозиции в здании экспоцентра работали стенды десятков других участников. Там мы повстречали экспонентов, предлагающих свежие идеи по ремонту дорожного полотна, дилеров оригинальных запчастей для спецтехники, новинки для асфальтобетонных заводов и многое другое.

Большинство участников остались довольны, ведь они не только встретили своих старых партнеров, но и обзавелись «наметками» на новое сотрудничество. В день закрытия одной из самых частых встречающихся фраз было: «Уезжать не хочется, но радуется, что через год мы вновь соберемся».

Компания «СИТ-СИБИРИ»

предлагаем Вам комплексное сотрудничество по грузовой и спецтехнике (продажа, покупка, аренда, ремонт, запчасти, масла)
www.sit-sibiri.ru, т. 8 (391) 2-784-784 (многоканальный)



НАШИ ДОСТОИНСТВА

- Успешная работа с 2004 г. Ответственность за взятые обязательства.
- Комплексный и гибкий подход.
- Доставка любой техники по России.
- Самостоятельный подбор кредитных, лизинговых организаций.

ПРОДАЖА НОВОЙ ТЕХНИКИ из КИТАЯ, КОРЕЙ, РОССИИ, БЕЛАРУСИИ а также ЯПОНИИ, ЕВРОПЫ, АМЕРИКИ

+7 967-608-47-84, sale@sit-sibiri.ru

- для строительства и дорожного строительства;
- для лесозаготовки и деревообработки;
- коммунального и специального назначения;
- для горнодобывающей промышленности;
- минитехники и складской техники;
- автобусов (городские, междугородные);
- сельхоз. Техники.



ПРОДАЖА ТЕХНИКИ С ПРОБЕГОМ

+7 913-532-01-03, 2500103@sit-sibiri.ru

предоставление гарантии

- С аукционов.
- После капитального ремонта.
- С хранения.
- Конфискованная.



ПОКУПКА ТЕХНИКИ С ПРОБЕГОМ

+7 983-508-44-24, trade@sit-sibiri.ru

- Экспертное заключение о техническом состоянии, о стоимости техники, о ликвидности.
- Перевозка, доставка.
- Хранение на охраняемой площадке.
- Предпродажное обслуживание и ремонт.



+7 913-532-44-45, rent@sit-sibiri.ru

АРЕНДА ТЕХНИКИ – ДИСПЕТЧЕРСКИЙ ЦЕНТР

- Предоставляем услуги спецтехники и грузовых автомобилей. Подменный парк в случае поломки.



ТЕХНИКА ПОД ЛЮБОЙ БЮДЖЕТ

АКЦИЯ СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ (Финляндия, Канада), +7 983-269-66-29, petro@sit-sibiri.ru

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ (гусеницы, опорные и поддерживающие катки, направляющие колеса, ведущие звездочки). Гарант. - 12 мес.

НАВЕСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ковши, отвалы, гидромолоты, ножи, коронки)

Для KOMATSU, CATERPILLAR, HITACHI, LIEBHERR, DOOSAN, HYUNDAI, VOLVO, John Deere, KATO, KOBELCO

НИЗКИЕ ЦЕНЫ, +7 967-608-47-27, service@sit-sibiri.ru

т.: 8 (391) 2-784-784 (многоканальный), e-mail: sale@sit-sibiri.ru



Панель управления системы GS-506



Практическое применение устройства системы нивелирования MOBA GS-506 (2D + ультразвук)



MOBA GS-506 3D GNSS – универсальная система, подходящая для крупных проектов

Уже не первый год в строительной отрасли, впрочем, как и в любой другой, и топ-менеджеры предприятий, и производители техники пытаются довести производительность до максимума. Отдельной статьей идет дорожное строительство, где для «монолитности» необходимо качественное основание. В первую очередь оно зависит от слаженности действий и мастерства машиниста и мастера участка (инженера-геодезиста). Трудоемкая (и постоянно повторяющаяся из-за сбитых колеьев) разбивка, многочисленные «чистовые проходы», постоянные простои техники (для проведения контрольных измерений) – все эти факторы никак не улучшают качество и скорость работы по строительству основания дороги.

Любой руководитель дорожно-строительной компании хочет строить быстрее, а также по возможности сократить расходы (в том числе и незапланированные) в работе. Разумеется, при сохранении качества дороги, поскольку качество – это профессиональная репутация компании. Для удовлетворения этих требований и созданы системы автоматики.

Германская компания MOBA еще 40 лет назад предложила собственную разработку – систему нивелирования для бульдозеров и грейдеров. По сути это «копировальный аппарат», задача которого – полностью повторить опорную поверхность (вынесенный в природу продольный профиль дороги). В зависимости от выбранной системы это может быть копирная струна, выложенный по краю дороги бордюр, лазерная плоскость или, наконец, трехмерная цифровая модель проекта. Систему постоянно модернизировали, и сейчас ее современный вариант – GS-506 можно применять практически на любой строительной машине с контролем продольного и поперечного уклонов. Модульная система имеет широкий диапазон применения и большой ассортимент датчиков. Это обеспечивает надежность и помогает избежать ошибок. Каждый отдельный компонент разработан для суровых условий эксплуатации, а безотказное программное обеспечение гарантирует высокую точность на многие годы. Кроме того, оно позволяет пользователю быстро и интуитивно управлять всеми процессами. Результат – комбинация скорости и точности, которые в совокупности обеспечивают максимально эффективное использование строительной техники.

MOBA GS-506 – это гибкая система, предлагающая подходящее решение для любой области применения. Так как существуют различия в конструкции машин и характере работ, то основу для индивидуальных решений обеспечивает модульная компоновка системы. Также немаловажным является взаимозаменяемость компонентов MOBA. Эта совместимость дает системе GS-506 преимущество над другими системами.

Небольшие и средние организации заинтересует сравнительно недорогая система GS-506 2D (базовый вариант). Она работает в полуавтоматическом режиме: автоматически удерживает поперечный уклон; высоту оператор контролирует самостоятельно. При этом он может поднимать или опускать отвал с одной стороны (то есть высоту он контролирует одним рычагом). Система GS-506 2D будет распознавать изменение поперечного уклона и компенсировать его. Производитель позиционирует ее как идеальное решение для начала работы с системами автоматики. При желании этот вариант можно расширить датчиками высоты (ультразвуковой датчик или лазерный ресивер) и сделать систему полностью автоматической. От геодезиста в таком случае требуется только вынести в натуру опорную поверхность, постоянно контролировать работу оператора не требуется.

Для выполнения сложных и масштабных проектов использование 3D-системы рациональнее. Несмотря на сравнительно высокую стоимость системы GS-506 3D, окупается она значительно быстрее своего 2D-аналога. В качестве опорной поверхности GS-506 3D использует цифровую модель проекта. После загрузки в бортовой компьютер машины оператор может приступить к работе. Система GS-506 3D делает возможным свободное перемещение грейдера по стройплощадке, предварительная разбивка не требуется.

В итоге компания за счет точности работы оптимизирует использование материала и его транспортировку, так как работа выполняется за счет меньшего количества проходов, компания экономит на ГСМ и сервисном обслуживании грейдера (бульдозера). Основание получится более однородным (одного качества) независимо от квалификации и опыта операторов, снижается влияние «человеческого фактора».

Компания ООО «Коррус - Техникс» уже 17 лет помогает строить дороги и является официальным дилером MOBA, а также лучшим дилером MOBA в России. Различные варианты системы GS-506 рассчитаны и на небольшие организации, выполняющие небольшие дорожно-строительные работы, и на крупные организации с масштабными проектами. Главным достоинством ООО «Коррус - Техникс» является услуга круглогодичного и круглосуточного сервиса. Мы всегда поможем вам принять правильное решение.

143964, Московская обл.,
г. Реутов, ул. Железнодорожная, д. 21
т.: +7 (495) 651-87-41
Факс: +7 (495) 651-87-41 (доб. 131)

Филиалы

664035, г. Иркутск, ул. Щорса, д. 2/3
т.: 8-914-950-11-90

650024, г. Кемерово, ул. Баумана, д. 57а
т.: 8-913-299-37-10



MOBA GS-506 с лазером –
идеальный вариант для строительства
площадных объектов
(аэродромы, торговые центры, паркинги)



Ультразвуковой датчик или лазерный
ресивер – идеальный вариант
для автоматизации работы.



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Официальный дистрибьютор ZOOMLION



г. Красноярск, ул. 9 Мая, 7
 тел.: +7 (391) 277-62-11, 277-62-12
 e-mail: autograd@bk.ru;
 www.technograd24.ru

ХСМГ XS202 – 20-ТОННЫЙ УПЛОТНИТЕЛЬ

«Вибрационный каток ХСМГ XS202 — машина, предназначенная для уплотнения дорог, выравнивания и уплотнения бетонных, грунтовых и песчаных поверхностей, вязких и замерзших грунтов. Модель способна качественно выполнять работу в тяжелых и сверхтяжелых условиях», — утверждает производитель этой техники.

Эта одновальцовая полноприводная машина оснащена барабаном с коротким подшипником и ограничителем скорости вращения. Двойная амплитуда 1,86/0,93 мм и частота вибрации 28/33 Гц помогают работать с высокой производительностью. Вибрационное колесо с легкостью уплотняет как грунт, так и песчаные поверхности.

Как и большинство техники китайских производителей, модель ХСМГ XS202 выполнена на основе решений известных мировых брендов. Каток в стандартной комплектации оснащен двигателем Cummins B5.9 с водяным охлаждением и турбонаддувом мощностью 180 л. с., роботизированной коробкой передач, гидравлическими системами Saueg, ведущим мостом ZF с самоблокирующимся дифференциалом (функция NO-SPIN для предотвращения проскальзывания), электрикой Bosch и регулировкой рулевого управления.

Порадуют оператора предустановленные магнитола и кондиционер. В передней части панели управления разработчики расположили все индикаторы и кнопки, за исключением регулировки газа и переключения скоростей — они традиционно находятся по правую руку водителя.

В качестве опции предлагаются система мониторинга и защита кабины от опрокидывания.®



Диаметр барабана составляет 1,52 м, а ширина — 2,13 м, что при нагрузке в 13,5 тонны вкуче с двойной амплитудой колебаний позволяет утрамбовывать большую площадь грунта.



Четырехступенчатая коробка передач позволяет оператору выбрать оптимальную рабочую скорость от 0 до 10 км/ч.

Остекление кабины оператора обеспечивает максимально возможный обзор для обеспечения безопасности.





КРУПНЫМ ПЛАНОМ

VOLVO FH 16 — ДОМ ВДАЛИ ОТ ДОМА

Магистральный тягач Volvo FH 16 уже только одним своим видом привлекает внимание. Даже остановившись, он смотрится будто в движении, благодаря плавным линиям кабины, скошенному лобовому стеклу, изгибу крыльев в сочетании с приподнятыми колесными арками. В крыше кабины Globetrotter XL установлен стеклянный люк, что делает внутреннее пространство кабины светлей и визуально просторнее. Рабочее место водителя здесь в пору назвать вторым комфортным домом.

В кабине легко встать в полный рост — 220 см от пола до крыши позволяя чувствовать себя не стесненным в движениях. Для вещей предусмотрены несколько больших отделений с выдвижными полками, а размеры двух спальных мест подойдут людям даже с излишним весом. Инженеры предусмотрели для водителя даже специальный шкаф, в котором вентилятор высушит мокрую одежду.

Приборная панель получила новые 4 и 7-дюймовые дисплеи, а рулевую колонку можно регулировать не только вверх и вниз, но и по углу наклона. Сиденье — поднимать и опускать на 10 см, а вперед и назад отклонять на 24 см.

Тягач оснащен пневматической подвеской, дисковой тормозной системой с электронным управлением, 12-ступенчатой коробкой передач с делителем и демультипликатором с автоматическим переключением. На лобовом стекле присутствуют датчики чистоты и дорожной разметки, а под ним — датчик расстояния до препятствия.

При нажатии на педаль газа и переключении передачи стояночный тормоз автоматически отключается. При движении на дальние расстояния водитель может задействовать адаптивную систему круиз-контроля, работающую в связке с трансмиссией I-Shift и системой GPS. Она запоминает примерно 5 тысяч километров дороги.



На дисплеях перед водителем отображается информация с четырех внешних камер, датчика приближения к препятствию, индикаторы состояния и нагрузки на мосты. При соединении смартфона водителя в Bluetooth-модулем на экран выводится информация о звонках и телефонная книга.





На Volvo FH 16 впервые (из всех грузовиков компании) установлены динамические фары головного света. Луч повторяет изгибы дороги и увеличивает область обзора водителя. Кроме того, при включении «поворотников» задействуются дополнительные фонари бокового освещения, что позволяет водителю заметить других участников движения в темное время суток.



Шестицилиндровый двигатель Volvo D16K мощностью 750 л. с. с двухступенчатым турбонаддувом и крутящим моментом 3550 Нм относится к стандарту экологичности Euro 6. Опционально доступна система отключения на холостом ходу при простое более 2 минут.





Showroom



John Deere E240LC

Двигатель PowerTech 6065H, 207 л.с.
 Трансмиссия гидростатическая, 4 пер./4 зад.
 Макс. скорость 5,4 км/ч
 Скорость поворота платформы 11,9 об/мин.
 Вылет стрелы 10,1 м
 Глубина копания 6,96 м

ДИЛЕРЫ

ООО «Тимбермаш Байкал»,
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 тел./факс: (391) 273-71-81



Shantui SE220

Двигатель Cummins 6B5.9-C, 152 л.с.
 Максимальная скорость 5,6 км/ч
 Скорость поворота платформы 11,9 об/мин
 Максимальная глубина копания 6,6 м
 Вылет стрелы 9,8 м
 Вместимость ковша 1 м³

ДИЛЕРЫ

ООО «Реалстрой»
 г. Красноярск, Енисейский тракт, 5
 тел.: +7 (391) 251-67-94



Doosan SOLAR 180W-V

Двигатель Doosan DB58TIS, 152 л.с.
 Максимальная скорость 32 км/ч
 Скорость поворота платформы 12 об/мин
 Максимальная глубина копания 6,6 м
 Вылет стрелы 9,5 м
 Вместимость ковша 0,93 м³

ДИЛЕРЫ

ООО «Карьерная техника комплект»
 г. Красноярск, ул. 60 лет октября, 156
 тел.: +7 (391) 206-10-13



Экскаватор-погрузчик RM-Terex TLB-815

Двигатель Perkins 1104C-44T, 93 л.с.
 Максимальная скорость 40 км/ч
 Емкость фронтального ковша 1 м³
 Емкость ковша обратной лопаты 0,3 м³
 Максимальная глубина копания 4,7 м
 Максимальная высота погрузки 3,3 м

ДИЛЕРЫ

ЗАО «Коминвест-АКМТ»
 г. Москва, ул. Плеханова, 4а
 тел.: +7 (495) 212-2122, 8-800-700-2122



John Deere 325K

Двигатель PowerTech™ 4045TT096
 с турбонаддувом
 Трансмиссия АКПП PowerShift, 5 перед./3 зад.
 Максимальная скорость 40 км/ч
 Максимальная глубина копания 5,49 м
 Максимальный объем обратной лопаты 0,2 м³
 Максимальный объем ковша погрузчика 1,1 м³
 Высота разгрузки до 2,6 м
 Высота разгрузки обратной лопаты 4,3 м

ДИЛЕРЫ

ООО «Тимбермаш Байкал»,
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 тел./факс: (391) 273-71-81



Мини-погрузчик Четра МКСМ-800А-1

Двигатель Kubota V2403, 49,6 л.с.
 Максимальная скорость 12 км/ч
 Грузоподъемность 800 кг
 Емкость ковша 0,46 м³
 Максимальная высота подъема 3 м
 Опрокидывающая нагрузка 16000Н

ДИЛЕРЫ

ЗАО «Коминвест-АКМТ»
 г. Москва, ул. Плеханова, 4а
 тел.: +7 (495) 212-2122, 8-800-700-2122

■ Showroom ■



Минипогрузчик John Deere 326D

Двигатель.....PowerTech E 5030HT, 75 л.с.
 Трансмиссия..... гидростатическая
2-скоростная
 Максимальная скорость 17 км/ч
 Опрокидывающая нагрузка..... 2,36 т
 Высота разгрузки 2,54 м
 Грузоподъемность..... 1,25 т (с противовесом)

ДИЛЕРЫ

ООО «Тимбермаш Байкал»,
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 тел./факс: (391) 273-71-81



Фронтальный погрузчик John Deere WL-56

Двигатель..... Deere PowerTech 6068N, 214 л.с.
 Трансмиссия..... гидромеханическая,
4-диапазонная с тремя
 задними передачами
 Максимальная скорость 40 км/ч
 Объем ковша 3 м³
 Грузоподъемность..... 5 т
 Опрокидывающая нагрузка..... 12,2 т

ДИЛЕРЫ

ООО «Тимбермаш Байкал»,
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 тел./факс: (391) 273-71-81



Фронтальный погрузчик Lishide CL935

Двигатель... Guangxi Yuchai YC6B125-T10, 125 л.с.
 Трансмиссия..... механическая
 Объем ковша 1,7 м³
 Грузоподъемность..... 3 т
 Высота разгрузки 3,1 м
 Опрокидывающая нагрузка..... 51кН

ДИЛЕРЫ

ГК «Механика» г. Красноярск,
 ул. Мате Залки 10г, оф. 301
 тел.: +7 (391) 205-05-01, 205-05-03



Zoomlion ZD220-3

Двигатель.....Cummins NT855-C280, 220 л.с.
 Операционная масса 28 тонн
 Отвал прямой, 4,8 м³
 Рыхлитель одноствоечный
 АналогKomatsu D85A-21

ДИЛЕРЫ

ООО «АмурСтройТехника»
 г. Красноярск, Комсомольский пр. 1
 тел.: +7 (391) 292-88-34, 8-800-200-88-34



Shantui SD22

Двигатель..... Cummins NT855-C280 BCIII, 220 л.с.
 Трансмиссия..... планетарная передача,
 3 перед./3 зад.
 Максимальная скорость 11,2 км/ч вперед
 Тяга..... 15 т
 Максимальная высота подъема отвала..... 1,2 м
 Вместимость отвала 6,4 м³
 Глубина работы рыхлителем..... 666 мм

ДИЛЕРЫ

ООО «СИТ-Сибири-Сервис»
 г. Красноярск, ул. Авиаторов, 19/2
 тел.: +7 (391) 2-784-784



Четра Т40

Двигатель..... Cummins QSK19-C650, 590 л.с.
 Трансмиссия..... планетарная передача,
 3 перед./3 зад.
 Максимальная скорость 12,7 км/ч вперед
 Максимальная высота подъема отвала..... 1,5 м
 Заглубление/объем отвала..... 750 мм/21 м³
 Глубина копания 750 мм

ДИЛЕРЫ

ЗАО «Коминвест-АКМТ»
 г. Москва, ул. Плеханова, 4а
 тел.: +7 (495) 212-2122, 8-800-700-2122



John Deere 850J

Двигатель PowerTech 6081, 188 л.с.
 Трансмиссия гидростатическая
 Максимальная скорость 10 км/ч
 Тяга 5 т
 Максимальная высота подъема отвала 1,15 м
 Вместимость отвала 5,57 м³

ДИЛЕРЫ

ООО «Тимбермаш Байкал»,
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 тел./факс: (391) 273-71-81



Zoomlion ZD160

Двигатель ... WEICHAL POWER 10G178 E25, 160 л.с.
 Трансмиссия планетарная передача
 Максимальная скорость 13,6 км/ч вперед
 Тяга 130 кН
 Максимальная высота подъема отвала 1,1 м
 Заглубление/объем отвала 545 мм/4,5 м³

ДИЛЕРЫ

ТД «Техноград»
 г. Красноярск, ул. 9 мая, 7
 тел.: +7 (391) 277-62-11, 277-62-12



Zoomlion ZD320

Двигатель CumminsNTA-855-C360, 323 л.с.
 Трансмиссия планетарная передача
 Максимальная скорость 11,5 км/ч вперед
 Тяга 305 кН
 Максимальная высота подъема отвала 1,56 м
 Заглубление/объем отвала 560 мм/10,4 м³

ДИЛЕРЫ

ТД «Техноград»
 г. Красноярск, ул. 9 мая, 7
 тел.: +7 (391) 277-62-11, 277-62-12



Автокран Zoomlion QY25

Двигатель Steyr WP10, 270 л.с.
 Трансмиссия механическая
 Максимальная скорость 78 км/ч
 Вылет стрелы 39 м (с гуськом 47 м)
 Макс. скорость поворота крана 2,2 об/мин
 Грузоподъемность 25 т

ДИЛЕРЫ

ТД «Техноград»
 г. Красноярск, ул. 9 мая, 7
 тел.: +7 (391) 277-62-11, 277-62-12

ООО «АмурСтройТехника»
 г. Красноярск, Комсомольский пр. 1
 тел.: +7 (391) 292-88-34, 8-800-200-88-34



Автокран Zoomlion QY70

Двигатель Steyr WP10.375, 362 л.с.
 Трансмиссия механическая
 Максимальная скорость 75 км/ч
 Вылет стрелы 44,2 м (с гуськом 60,2м)
 Макс. скорость поворота крана 1,6 об/мин
 Грузоподъемность 70 т

ДИЛЕРЫ

ТД «Техноград»
 г. Красноярск, ул. 9 мая, 7
 тел.: +7 (391) 277-62-11, 277-62-12



Самоходный кран Zoomlion RT55

Двигатель Cummins QSB6.7-215, 216 л.с.
 Трансмиссия механическая
 Максимальная скорость 39 км/ч
 Вылет стрелы 34 м (с гуськом 51 м)
 Макс. скорость поворота крана 2,5 об/мин
 Грузоподъемность 55 т

ДИЛЕРЫ

ТД «Техноград»
 г. Красноярск, ул. 9 мая, 7
 тел.: +7 (391) 277-62-11, 277-62-12

■ Showroom ■



Zoomlion QY50V532

Двигатель..... Steyr WP10, 336 л. с.
 Трансмиссия..... механическая
 Грузоподъемность..... 50 тонн
 Вылет основной стрелы 42.1 м
 Вылет стрелы + гусек 58.3 м
 Максимальная скорость 78 км/ч

ДИЛЕРЫ

ООО «АмурСтройТехника»
 г. Красноярск, Комсомольский пр. 1
 тел.: +7 (391) 292-88-34, 8-800-200-88-34



Самоходный кран Zoomlion RT35

Двигатель..... Cummins QSB6.7-C260, 264 л.с.
 Трансмиссия..... механическая
 Максимальная скорость 38 км/ч
 Вылет стрелы..... 31 м (с гуськом 46 м)
 Макс. скорость поворота крана..... 2,5 об/мин
 Грузоподъемность..... 35 т

ДИЛЕРЫ

ТД «Техноград»
 г. Красноярск, ул. 9 мая, 7
 тел.: +7 (391) 277-62-11, 277-62-12



Кран-манипулятор ATLAS AK 145 CS A2

Шасси..... КамАЗ-43118
 Выдвижные секции стрелы..... 2 секции,
 с гидравлическим выдвиганием
 Грузовой момент 14,5 т*м
 Максимальная грузоподъемность..... 3,2/4,26 т/м
 Размах опор крана 5,4 м
 Ограничитель вращения колонны крана 210°

ДИЛЕРЫ

ЗАО «КОМИНВЕСТ-АКМТ»
 г. Москва, ул. Плеханова, 4а
 тел.: +7 (495) 212-2122, 8-800-700-2122



Самосвал John Deere 410E

Тип..... шарнирно-сочлененный
 Двигатель..... PowerTech 6135, 443 л.с.
 Трансмиссия... АКПП планетарная, 8 перед./4 зад.
 Максимальная скорость 55 км/ч
 Колесная формула 3x2
 Грузоподъемность..... 37,2 т
 Вместимость кузова 17,8 м³
 Угол подъема кузова 70°

ДИЛЕРЫ

ООО «Тимбермаш Байкал»,
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 тел./факс: (391) 273-71-81



Самосвал HOWO ZZ3407S3267C

Двигатель..... Steyr WD615.96, 375 л. с.
 Трансмиссия..... МКПП ZF9
 Максимальная скорость 90 км/ч
 Радиус разворота..... 9 м
 Грузоподъемность..... 31 т
 Длина/ширина/высота кузова..... 6,8x2,3x1,5 м

ДИЛЕРЫ

ГК «Механика» г. Красноярск,
 ул. Мате Залки, 10г, оф. 301
 тел.: +7 (391) 205-05-01, 205-05-03



Тягач Daewoo Novus V3TSF

Двигатель..... Doosan DV11, 420 л. с.
 Трансмиссия..... МКПП ZF-16S151, 16 ступеней
 Допустимая масса автопоезда 55 т
 Колесная формула 6x4
 Нагрузка на заднюю тележку..... 23 т

ДИЛЕРЫ

ООО «Карьерная техника комплект»
 г. Красноярск, ул. 60 лет октября, 156
 тел.: +7 (391) 206-10-13



Автовышка Hansin HS4570

Двигатель Daewoo DL06, 270 л.с.
 Шасси Daewoo Novus
 Грузоподъемность вышки 300 кг, 2 человека
 Стрела 7 секций
 Рабочая высота 45 м
 Рабочий радиус 25 м
 Скорость поворота платформы 2 об/мин

ДИЛЕРЫ

ООО «АмурСтройТехника»
 г. Красноярск, Комсомольский пр. 1
 тел.: +7 (391) 292-88-34, 8-800-200-88-34



Автовышка Hansin HS2750

Двигатель D4DD, 140 л.с.
 Шасси Hyundai Mighty (HD78)
 Грузоподъемность вышки 300 кг, 2 человека
 Стрела 5 секций
 Рабочая высота 27 м
 Рабочий радиус 18 м

ДИЛЕРЫ

ООО «АмурСтройТехника»
 г. Красноярск, Комсомольский пр. 1
 тел.: +7 (391) 292-88-34, 8-800-200-88-34



Автобетоносмеситель CIFA SL10

Шасси Mercedes-Benz Actros 3 4141 B
 Емкость барабана 10 м³
 Скорость вращения 14 об/мин
 Диаметр 2,35 м
 Подача насоса высокого давления 400 л/мин
 Вместимость водяного бака 800 л

ДИЛЕРЫ

ЗАО «Коминвест-АКМТ»
 г. Москва, ул. Плеханова, 4а
 тел.: +7 (495) 212-2122, 8-800-700-2122



Changlin PY190H

Двигатель Cummins 6СТАА8.3-С185, 185 л.с.
 Трансмиссия АКПП, 6 передних/3 задних
 Макс. скорость 49 км/ч вперед / 30 км/ч назад
 Высота и длина отвала 0,64х4,3 м
 Глубина резки отвала 535 мм
 Грузоподъемность 15,2 т

ДИЛЕРЫ

ГК «Механика», г. Красноярск,
 ул. Мате Залки, 10г, оф. 301
 тел.: +7 (391) 205-05-01, 205-05-03



RM-Terex TG-140

Двигатель Deutz AG BF 4M1013FC, 160 л.с.
 Трансмиссия гидромеханическая,
 6 вперед / 3 назад
 Макс. скорость 40,5 км/ч вперед / 27,6 км/ч назад
 Высота и длина отвала 0,63х3,66 м
 Заглубление отвала 0,45 м
 Высота и длина бульдозерного отвала 0,92х2,47 м

ДИЛЕРЫ

ЗАО «Коминвест-АКМТ»
 г. Москва, ул. Плеханова, 4а
 тел.: +7 (495) 212-2122, 8-800-700-2122



XCMG GR215

Двигатель Cummins 6СТА8.3 C215, 215 л.с.
 Трансмиссия гидромеханическая, 6 перед./3 зад.
 Макс. скорость 38 км/ч вперед / 23 км/ч назад
 Высота и длина отвала 0,61х4,27 м
 Глубина резки отвала 500 мм
 Наклон отвала 28-70°

ДИЛЕРЫ

ГК «Механика», г. Красноярск,
 ул. Мате Залки, 10г, оф. 301
 тел.: +7 (391) 205-05-01, 205-05-03

■ Showroom ■



Полуприцеп-лесовоз Shenxing YGB9480D

Объем перевозимого груза 50 м³
 Грузоподъемность 51 т
 Нагрузка на ССУ тягача 24 т
 Пневмооборудование WABCO, ABS
 Оси Fuwa
 Шины 315 / 80 - R22.5

ДИЛЕРЫ

ООО «АмурСтройТехника»
 г. Красноярск, Комсомольский пр. 1
 тел.: +7 (391) 292-88-34, 8-800-200-88-34



Трал Shandong LuFeng ST9530TD

Грузоподъемность 40 т
 Количество осей 2
 Длина и ширина рабочей площадки 5x2,9 м
 Погрузочная высота 860 мм
 Шины 8,25-15
 Подвеска рессорная

ДИЛЕРЫ

ГК «Механика», г. Красноярск,
 ул. Мате Залки, 10г, оф. 301
 тел.: +7 (391) 205-05-01, 205-05-03



Лесовоз Shandong

Грузоподъемность 40 т
 Количество осей 3
 Нагрузка на ССУ тягача 17,65 т
 Подвеска рессорная
 Шины 12.00R20
 Высота стоек 1524 мм

ДИЛЕРЫ

ГК «Механика», г. Красноярск,
 ул. Мате Залки, 10г, оф. 301
 тел.: +7 (391) 205-05-01, 205-05-03



Битумовоз ATLANT BTC3638B

Грузоподъемность 38 т
 Количество осей 3
 Объем цистерны 36 м³
 Подвеска рессорная
 Шины 11.00R20
 Рабочая тормозная система WABCO

ДИЛЕРЫ

ООО «Атлант Трейлерс»
 г. Красноярск, Северное шоссе, 6А
 тел.: +7 (391) 272-37-87, 231-70-80



Бортовой ТСП 9417-0000010

Грузоподъемность 17,6 т
 Количество осей 2
 Длина и ширина платформы 12,2x2,4 м
 Нагрузка на ССУ тягача 10 т
 Подвеска рессорная
 Шины 425/85 R21 / 4+1

ДИЛЕРЫ

ООО ПКФ «Политранс»
 г. Челябинск, ул. Елькина, 45А
 тел.: 8-800-550-1777



Телескопический ТСП 94186-0000060

Грузоподъемность 70 т (сложенный)
 48 т (раздвинутый)
 Нагрузка на ССУ тягача 23 т (сложенный)
 20 т (раздвинутый)
 Длина платформы 12 м сложенный
 18 м (раздвинутый)
 Шаг раздвижки 1 м
 Подвеска пневматическая
 Шины 245/70 R17,5 / 24+2

ДИЛЕРЫ

ООО «Орион-Моторс» г. Красноярск,
 пос. Солонцы, пр. Котельникова, 16
 тел. (391) 2-555-267

EXPO



ВЫСТАВКА ИНДУСТРИИ ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНОЙ И СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ

TRANS SIBERIA

26-31 мая 2014

Новосибирск

место проведения: «Новосибирск Экспоцентр»

www.sibtransexpo.ru

Одновременно с выставкой АвтоСиб 2014

Организатор:



ITE Сибирь
+7 (383) 363 00 63
Shmigidin@sibfair.ru
www.ite-siberia.ru

При поддержке:



Правительство
Новосибирской
области



Мэр
г. Новосибирска

реклама

4-6
СЕНТЯБРЯ

XI ВЫСТАВКА

**АВТО
ТРАНС
ЭКСПО
2014**



ЛЕНИНА, 1

WWW.CHITAEXPO.RU

**ОБСЛУЖИВАНИЕ, ЗАПЧАСТИ,
АКСЕССУАРЫ, АВТОХИМИЯ,
ТЮНИНГ**

**АВТОСИГНАЛИЗАЦИЯ,
НАВИГАЦИЯ,
СИСТЕМЫ МОНИТОРИНГА**

**СПЕЦИАЛИЗИРОВАННАЯ
И СТРОИТЕЛЬНАЯ
ТЕХНИКА**

**ГРУЗОВОЙ
И ПАССАЖИРСКИЙ
ТРАНСПОРТ**

**БАНКОВСКИЕ УСЛУГИ,
СТРАХОВАНИЕ,
ЛИЗИНГ**

ТЕЛ.: 8 (3022) 33-45-12

реклама



Генеральный
информационный
партнёр



СТТ

3-7 ИЮНЯ

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ 2014

№1 В МИРЕ СРЕДИ
ЕЖЕГОДНЫХ ВЫСТАВОК
СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ
И ОБОРУДОВАНИЯ

15 ЛЕТ ВМЕСТЕ —
СПЕЦИАЛИСТЫ ЗНАЮТ!

WWW.CTT-EXPO.RU



КРОКУС
ЭКСПО

ОРГАНИЗАТОР



ПРН ПОДДЕРЖКА



МЕЖДУНАРОДНЫЕ
ПАРТНЕРЫ



ГЕНЕРАЛЬНЫЕ
ИНФОРМАЦИОННЫЕ
СПОНСОРЫ



РЕКЛАМА

 Давайте дружить на Facebook!



LIQUI MOLY ЛИКВИ МОЛИ
ТЕХНОЛОГИЯ НАДЕЖНОСТИ!
MADE IN GERMANY

MOTOROIL
Made in Germany

www.lm24.ru

МОТОРНЫЕ МАСЛА • АВТОХИМИЯ • АВТОКОСМЕТИКА

ООО "Август", оптово-розничная компания,
официальный дилер Liqui Moly

г. Красноярск, ул. Семафорная, 439, ст. 20/2, 2 этаж
тел. (391) 292-92-86, 242-93-68

реклама



Транспортная компания
«АВТОРИТЕТ»

- Междугородние перевозки
- Городские перевозки
- Услуги спецтехники

(3952) 70-70-69

www.tk-avtoritet.ru

реклама



АГЕНТСТВО
Российский автомобильный дистрибутор

18-20
сентября
2014

АВТОТЕХЭКСПО
Выставка

Автосалон **Автотехсервис** **СибТранс**

МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ:
г. Омск, 70 лет Октября 25 к. 2
тел. 7(3812) 40-80-09 www.arvd.ru

Генеральный
информационный партнер

Грейдер

реклама



Еще больше - на igrader.ru



ВСЕ ПОИСКОВАЯ СИСТЕМА
2-999-999
в красноярске

ВСЕ фирмы, товары,
услуги Красноярска
спрашивают у нас.



16+

реклама

СПРАВОЧНАЯ



8(391) 2-555-666



по услугам
СПЕЦТЕХНИКИ

реклама



Аренда спецтехники

Спецтехника, ООО

Услуги спецтехники и аренда спецтехники в Красноярске и Красноярском крае — основные направления деятельности нашей организации. Автовышки, «воровайки», гидромолоты, самосвалы, полуприцепы, экскаваторы и другая спецтехника.



г. Красноярск, ул. Караульная, 31, оф. 610
тел.: +7 (391) 253-73-86, 208-62-09
specteknika@bk.ru
www.спецтехника124.рф

Альгена, ООО

ООО «Альгена» является надежным поставщиком услуг спецтехники в Хакасии и на юге Красноярского края. Услуги бульдозера, фронтального погрузчика, ямобура, гидромолота, экскаватора, бортового грузовика с манипулятором («воровайка»), самосвала.



г. Абакан, ул. Фабричная, 21а
тел.: 8-962-848-87-81
algenarf@gmail.com
www.альгена.рф

Альфа-ТК, ООО

Грузоперевозки, аренда спецтехники от автовышки до бульдозера.



г. Красноярск, Северное шоссе, 5г, оф. 303
тел.: +7 (391) 231-79-17, 226-64-65
2266465@mail.ru
www.alfa-tk.ru

ПартнерТрансМаркет, ООО

Услуги спецтехники: автокраны, самосвалы, седельные тягачи, бульдозеры, погрузчики, мини-погрузчики, экскаваторы, мини-экскаваторы, вахтовые автобусы. Производство рукавов высокого давления (РВД). Поставка запчастей для спецтехники.



г. Красноярск,
ул. Караульная, д. 31, оф. 604
тел.: +7 (391) 209-23-68, 219-22-24, 256-22-04
info@partnertm.ru
www.parnertm.ru

КрасПам

Аренда спецтехники: мини-экскаватор, экскаватор, экскаватор-погрузчик, самосвал, автокран, фронтальный погрузчик, автовышка, «воровайка», трал и другие.



г. Красноярск, Северное шоссе, 7/1, оф. 23
тел.: +7 (391) 272-11-73
kraspam@yandex.ru
www.kraspam.ru

Взлет, ООО

Транспортные услуги спецтехники: воровайка, КамАЗ, самосвалы, автокран (грузоподъемность 5 т, длина стрелы — 22 м), экскаватор (глубина копания 4,2 м, объем ковша — 0,3 м³).



г. Красноярск, ул. Калинина, 87
тел.: +7 (391) 297-50-47
makoshin.sergei@mail.ru

Транспортная Компания «Авторитет»

Услуги спецтехники по городу, области и России.

Специалисты нашей компании помогут вам разобраться в тонкостях специфики каждого механизма и подобрать Вам оптимальные и наиболее эффективные варианты для решения Ваших конкретных задач.

Доставка груза от 1 до 60 тонн по области и России. Попутный, сборный груз. Перевозим павильоны, гаражи, контейнера, вагончики и т. п. Перевозим крупногабаритный и негабаритный грузы.

У нас Вы сможете заказать любые Автокраны от 5 т до 100 т, Автовышки от 12 м до 32 м, бульдозеры, экскаваторы, автогрейдеры, погрузчики, компрессоры, ямобуры, сваебойный агрегат, бокеты, тралы до 100 т и многое другое. При большом объеме отличные скидки!!!

Мы готовы рассмотреть варианты работы спецтехники на условиях долгосрочной аренды в других областях РФ.



г. Иркутск, ул. Розы Люксембург, 202 Б-307
тел.: +7 (3952) 70-70-69
сот.: 8 914 904-13-96, 8 914 904-13-96, 8 914 011-05-25
avtoritet.irk@yandex.ru, avto.ofis@yandex.ru
www.tk-avtoritet.ru

СибАвтоТранс, ООО

Компания предоставляет услуги аренды спецтехники, а также услуги грузоперевозок по России.

Из спецтехники мы можем предложить: самосвалы, (г/п от 3 до 25 т), кран-борт (г/п от 3 до 20 т), автовышки (от 14 до 32 м), автокраны (от 5 до 35 т), автогрейдеры, бульдозеры, швинг, гидромолот, миксер, фронтальные погрузчики (от 1 до 5 т), экскаваторы (колесные, гусеничные), компрессоры, ямобуры.

Грузоперевозки: по городу, междугородные (целые машины от 3 до 60 т), доставка сборных грузов «от двери до двери».

Можем предложить автотранспорт: фургоны, бортовые автомобили, рефрижераторы, тентованные фуры, тралы, площадки (для перевозки негабаритных грузов).



г. Иркутск, ул. Баррикад, 62/5, оф. 3
тел.: +7 (3952) 620-162, 620-132
факс: +7 (3952) 336-872
tkintek@mail.ru

Портал ИРГИС (www.irgis.ru)

Представляет услуги спецтехники различных видов напрямую от владельцев:

- экскаваторы;
- фронтальные и боковые погрузчики;
- грузовики;
- автокраны;
- буровые установки и другая спецтехника.

Список техники ежедневно пополняется новыми объявлениями. Мы стараемся постоянно расширять границы сотрудничества и постоянно улучшаем портал, чтобы вам было удобнее!



г. Иркутск, ул. Баррикад, 101, оф. 202
тел.: +7 (3952) 338-338
client@irgis.ru
www.irgis.ru



Бесплатная подписка на журнал



КРАНОМОНТАЖ
строительная техника



АРЕНДА

автокранов LIEBHERR

г/п 60, 80, 100, 160, 200, 350, 500 тонн

г. Новосибирск, ул. Плотинная, 2/7
тел. (383) 214-46-69, факс: 306-65-46
e-mail: sibkran@ngs.ru

www.kransib.com



реклама

**Техно
Сервис**
ООО «ТехноСервис»

СМАЗОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ PETRO-CANADA

для дорожно-строительной
техники

ОПЕРЕЖАЯ МИРОВЫЕ
СТАНДАРТЫ

Красноярск,
ул. Шахтёров, 49Ж, оф.3
т. (391) 205-14-44



реклама



Страницы истории

Текст: АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Общественный извозчик (часть 1)

Сейчас слово «автобус» кажется нам привычным. Мы ежедневно видим их на дорогах, где сотни этих транспортных средств перевозят тысячи пассажиров. А ведь чуть больше ста лет назад ни автобусов, ни, собственно, такого слова советские люди не знали. В ходу были трамваи. А первый представитель общественного транспорта, не привязанный к рельсам, появился в России в 1899 году. Но тогда он еще не назывался автобусом. Лишь в 20-х годах прошлого века из немецкого языка через польский заимствовали слово *autobus*, в свою очередь пришедшее в него из смеси двух латинских слов *auto* (самодвижущийся) и *omnibus* (для всех).



В 1901 г. в Петербурге появился первый отечественный прообраз автобуса

РУБЕЖ 19-20 веков



Первый отечественный омнибус



Первый иностранный автобус в Москве

В 1899 году изобретатель из Петербурга Ипполит Романов построил первый русский омнибус. Это была весьма массивная конструкция, весом 1600 кг, рассчитанная на перевозку 15 человек. В движение машина приводилась двумя электромоторами производства американской «Морис-Салон», питающимися от аккумуляторов. Максимальная скорость составляла 10 км/ч. На суд местных чиновников электроомнибус представили только в 1901 году. Петербуржцы были поражены плавным и бесшумным ходом техники. Но инвесторов изобретателю найти не удалось. Поэтому проект канул в Лету.

Идею Романова попытался развить создатель первого российского автомобиля Петр Фрезе. В конструкции электроомнибуса он избавился от аккумуляторов и установил на машины токоприемник, который получал энергию от двух электропроводов, развешенных на уличных столбах. Так родился первый русский троллейбус. К сожалению, из-за недалекости петербургских чиновников проект так и не получил развития в то время.

После этого Фрезе решил сделать свою машину более автономной, без привязки к электричеству. Решением стал двигатель внутреннего сгорания фирмы «Де Дион-Бутон» мощностью 8 л. с. Приводом для задних колес служила цепь, а рулевое управление было выполнено в виде

■ Страницы истории ■



Первый отечественный троллейбус

рычага. Водительское место располагалось справа. Первый автобус был рассчитан на перевозку 10 пассажиров и только в теплое время года, так как не был закрыт от ветра и холода с боков. Но и тут питерские власти не проявили рвения внедрить автобусное движение.

В 1907 году в Москве граф Шереметев запустил первый автобусный маршрут. Его обслуживали две машины производства немецкого завода Daimler вместимостью 8 и 12 пассажиров. В силу конструктивных особенностей перевозкой автобусы занимались только в летний период. В 1908 году по столице уже курсировали три автобуса с цельнометаллическими кузовами, которые могли обслуживать город в любую погоду и в любое время года. К 1913 году их количество выросло до восьми.

В Петербурге же, где, собственно, и создали первые автобусы, дела шли не так гладко. Первый маршрут появился в тот же год, что и в Москве. Но к 1910 году парк состоял из 14 автобусов, которые из-за плохих мостовых буквально разваливались. В 1913 году остался только один, способный передвигаться самостоятельно.

Затем наступил большой перерыв, связанный с революцией и гражданской войной. И только в 20-х годах правительство приняло решение развивать пассажирские перевозки.



АМО-Ф-15 не особо понравился пассажирам

В 1922 году Моссовет начал переговоры с иностранными компаниями о покупке автобусов. Параллельно велась работа по организации собственного производства в сотрудничестве с инженерами Fiat, Bussing и ряда других. Бюрократические заморочки позволили открыть первый маршрут только в 1924 году. Его обслуживали всего 8 автобусов производства английского завода Leyland. Каждый вмещал в себя до 60 стоящих и сидящих пассажиров. При этом модели были экономичными — расход бензина не превышал 5 л/час при максимальной скорости 30 км/ч.

В 1925 году инженеры «Автомобильного Московского общества» (будущий завод ЗиЛ) представили свой первый автобус АМО-Ф-15. Он, конечно, мало походил на современные. За основу разработчики взяли одноименный грузовик с 4-рядным двигателем мощностью 35 л. с., карбюратором, 4-ступенчатой механической коробкой передач и «правым рулем». Первые образцы были открытыми, рассчитанными на 10 пассажиров. Естественно, использовать их можно было только в южных регионах Советского Союза, где нет морозов.

В 1926 году автобус модернизировали, установив крышу и увеличив количество мест для пассажиров до 14. Но особой популярности модель не получила. Во-первых, она не могла конкурировать с английскими автобусами по вместимости. Во-вторых, ни о каком комфорте, ни для пассажиров, ни для водите-

1920-е



В салоне Я-3 установлены 22 сиденья



Автобусы Я-6 получили шасси от грузовика Я-5



Лейланды в 1920-х годах заполнили улицы Москвы

лей, речь не шла. Первые чуть ли не летали по салону на неровных дорогах, а у шоферов во время поездок затекала спина и болели руки.

В это же время в сменившем свое название на Ленинград Петербурге наконец открыли советское регулярное автобусное сообщение. На линии вышли немецкие модели Fomag. Примечательно, что кузова для них изготавливали в СССР. Затем местные власти решили закупить прижившиеся в Москве Leyland.

Но уже в 1927 году предпринимаются первые попытки создать отечественный автобус большой (по тем меркам) вместимости. Уже знакомое нам «Автомобильное Московское общество» ставит на шасси трехтонного грузовика Я-3 ярославского завода кузова с местами для 22 пассажиров. Фактически это была копия английской модели, за что и получила прозвище «Лейланд-Москва».

Через 2 года инженеры пробуют свои силы с новым шасси от пятитонного грузовика Я-5. В качестве движущей силы в автобусе, получившем название Я-6, используется 93,5-сильный мотор Hercules. В результате в салон помещается уже 27 сидящих и 8 стоящих пассажиров. При этом кузова для автобуса изготавливают сразу несколько



Я-6 вмещал уже 35 пассажиров



Модель Я-3 прозвали «Лейланд-Москва»...



...за полное сходство с английскими автобусами

мастерских. То есть шасси уходило в города, где на них уже местные заводы изготавливали пассажирские салоны. Правда, вскоре всплыла существенная проблема — тормозная система автобуса не справлялась с задачами. А радиус разворота в 9 метров не позволял эксплуатировать машину на узких перекрестках. К тому же модели обладали большим расходом — 45 л на 100 км.

Тем не менее автобусы этой серии модернизировали. Правда, силами ремонтных мастерских, куда отправляли сломавшиеся машины. Так, в 1935 году появился Я-6 № 102 (первый и единственный) с обтекаемой формой кузова и патефоном внутри. Теперь пассажиры катались под музыку.

Всего же для создания автобусов Я-6 ярославский завод выпустил 364 шасси. Все остальное ушло на постройку военных и гражданских грузовиков.

■ Страницы истории ■

1930-е



ЗиС-8 стал популярен не только в СССР



ЗиС-16 смог вытеснить «иностранцев» с дорог



В ЗиС-8 установлены сиденья для 21 пассажира

В 1932 году ярославский завод выпустил действительно большой автобус — Я-2. 11,5-метровая рама располагалась на трех осях с колесной формулой 6x4. В деревянном кузове, обшитом металлом, вмещались 50 кресел для пассажиров, и еще 30 человек могли ехать стоя. Для перевозки такого количества людей требовался мощный двигатель, и инженеры решили использовать 103-сильный Hercules-YXC-3. Радиус разворота у гиганта составлял 14 с половиной метров.

Но и этого оказалось мало. В 1934 году свет увидел ЯА-2. Машина весом в 9 т с двигателем Continental-22P мощностью 120 л. с. могла перевозить 54 пассажира в сидячем положении и еще 46 — стоя. И развивать при этом скорость до 51 км/ч. Кабина водителя была отделена от салона перегородкой. До городов, где этим автобусам предназначалось работать, они добирались своим ходом, так



АМО-4 прекрасно подошел для узких улиц



До наших дней из 547 ЗиС-8 дожил всего один

как не помещались на железнодорожные платформы.

За год до этого «Автомобильное Московское общество» наладило выпуск модели АМО-4, которая подходила для использования в небольших городах. В салон помещалось всего 22 человека. Завод создал две модификации — стандартную пассажирскую и «Люкс». Последняя отличалась наличием одностворчатой пассажирской двери, увеличенным задним свесом и расположением сидений.

В 1934 году АМО-4 получил новую жизнь на сменившем название предприятии. На теперь уже заводе имени Сталина кузов автобуса поставили на шасси от нового грузовика ЗиС-5 и увеличили емкость топливного бака до 105 л (в прежней версии вмещалось всего 60 л). Кроме того, автобус обзавелся 12-вольтовой электросистемой. Салон был рассчитан на 21 место для сидения. Новинка получила название ЗиС-8 и стала популярна не только в СССР. Модель закупили в Турции. А когда началась реконструкция завода в 1936 году и выпуск ЗиС-8 после 547 сошедших с конвейера машин официально прекратился, десятки заводов по регионам страны наладили сборку этих автобусов по чертежам завода. Причем некоторые умудрились внести изменения в конструкцию, что приводило к более удобной эксплуатации.

1930-е



Научный автотракторный институт создал копию Yollo Coach



Автобус вагонного типа разработали и в НИИГТ



Автобусы ЯА-2 были больше железнодорожных вагонов



120-сильный мотор разгонял ЯА-2 до 51 км/ч

Наряду с ЗиС-8 завод успел спроектировать и выпустить один автобус на трехосном шасси повышенной (по тем меркам) комфортности длиной 8,5 м. Модель «ЗиС-Люкс» выделялась не только дизайном — округлыми формами, крыльями с боковыми «фартуками», наклонной решеткой радиатора, но и внутренним убранством — мягкими креслами с кожаной обивкой в количестве 28 штук и радио в салоне.

Не отставали от московских дизайнеров и ленинградцы. На заводе АТУЛ умельцы модернизировали корпус от ЗиС-8, и получился автобус АЛ-1 с обтекаемой формой на трехосной раме. В отличие от «родителя» у него было всего два ведущих колеса. Модель не стала массовой, зато укороченная версия такого автобуса на двух осях получила широкое распространение.

Затем в 1938 году появился ЗиС-16. От «старшей» модели он отличался 85-сильным двигателем с алюминиевыми поршнями, вакуумным усилителем в механическом приводе тормозов, дисковым стояночным тормозом и рычажными амортизаторами. Последнее нововведение позволяло пассажирам чувствовать себя куда комфортнее на ухабах, чем в предыдущих моделях автобусов. Кузов был заужен в передней части, что визуально придавало автобусу обтекаемую форму. Новинка быстро завоевала популярность и стала массовой, вытеснив последние иностранные автобусы с улиц городов. Официально за 3 года в СССР появилось 3250 ЗиС-16.

Тем временем в России, особенно в небольших городах, большее распространение получили автобусы малой вместимости.

Так, появившийся в 1933 году ГАЗ-03-30 с 17 сиденьями для пассажиров, созданный на базе грузовика ГАЗ-АА, стал очень востребованным не только на регулярных маршрутах. Модель использовали организации для развозки своих сотрудников. Двигатель мощностью 50 л. с. позволял разгонять машину до 65 км/ч.

Тем не менее у всех вышеперечисленных моделей были существенные недостатки — неудобный высокий вход для пассажиров в силу основ от грузовиков, а также неэффективное пространство для двигателя под капотом спереди. Поэтому для большей вместимости автобусы приходилось удлинять, что позволяло использовать их только в крупных городах. Тем временем американцы уже использовали автоомнибусы «вагонного типа». И советские инженеры решили пойти тем же путем. Конструированием экспериментальных моделей занимались сразу три предприятия.

В 1936 году свое творение представили разработчики научно-исследовательского института городского транспорта (НИИГТ). Новый бескапотный кузов из дерева и



YA-2 не подходил для маленьких городов...



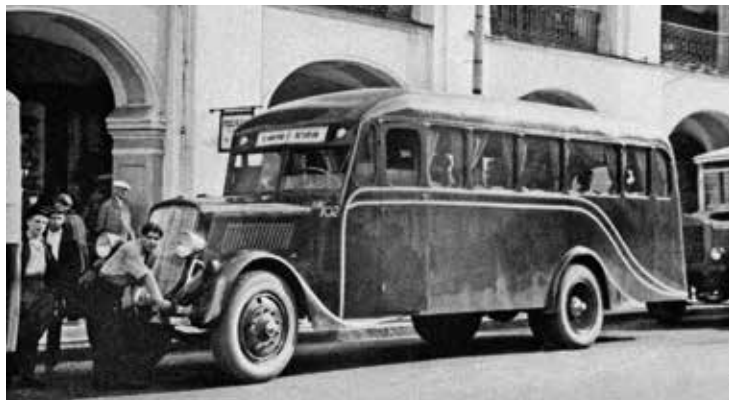
...из-за своих габаритов



GAZ-03-30 вмещал всего 17 пассажиров...

обшитый металлическими листами установили на уже знакомое шасси ЗиС-8. За счет того, что двигатель удалось «спрятать» справа от водителя, в салоне могли сидеть уже 32 пассажира. Правда, тяжелый двигатель давил на переднюю ось, поэтому конструкторам пришлось ставить впереди колеса большего диаметра.

В 1938 году свое детище презентовал Научный автотракторный институт (НАТИ). Забегая вперед, скажем, что это был настоящий прорыв в советском автобусостроении, хоть и скопированная с американской модели Yollo Coach компании General Motors. 10-метровый кузов был цельнометаллическим и легким. В Европе таковые начали делать только спустя 13 лет. Двигатель разместили в задней части (как сейчас у большинства автобусов). Кстати, мотор был тоже новым для СССР — головка блока из алюминия и гильзы цилиндров «мокрого» типа. Такой в те годы устанавливали на свои автобусы немцы из Mercedes-benz. В конструкции предусмотрели три топливных бака, расположенных под полом, и пневматиче-



YA-6 после модернизации с новой формой кузова



...а в салон YA-2 вмещались 100 человек

ское управление открытием и закрытием дверей. Причем, если закрытию двери что-то мешало, машина не могла тронуться с места. Следить за происходящим в дверном проеме водитель мог с помощью сферических зеркал. Пневматика появилась также в тормозной системе. Трансмиссия была трехступенчатой, а максимальная скорость новинки составляла 80 км/ч. Правда, гидросилителей руля тогда еще не было, и водителю приходилось несладко с большим рулем. Вмещалось в это творение гениальной инженерной мысли до 70 пассажиров. Хотя проход между сиденьями был довольно узким.

Модели НИИГТ и НАТИ некоторое время даже обслуживали московские маршруты, однако в серию не пошли.

Еще одну попытку отойти от «капотных» автобусов предприняли в 1939 году на заводе имени Сталина. ЗиС-17 создавали на шасси от грузовика ЗиС-15. Проект получился вымученным — передняя ось с трудом выдерживала массу двигателя и его вибрации. Пространство для водителя было ничтожно мало, а залезать на свое место ему нужно было из салона. Через несколько месяцев мучений от проекта отказался его основной разработчик Юрий Долматовский (человек-легенда в отечественном машиностроении). Выход модели оказался под угрозой срыва. И тогда было принято решение установить в новинку газогенераторную установку в задней части кузова. Но двигатель из передней части убирать не стали, что и предрешило судьбу ЗиС-17. В 1941 году, когда его все же выпустили из ворот завода, сразу поставили «на прикол».

Продолжение читайте в следующем номере

Информационно-рекламный журнал «Грейдер»
№ 3 (03) май-июнь 2014 г.
Суммарный тираж номера 28 000 экземпляров.
Распространяется бесплатно.

РЕДАКЦИЯ

660068, г. Красноярск
ул. Мичурина, Зв. оф. 405
тел.: (391) 237-15-37
[e-mail: igrader@pgmedia.ru](mailto:igrader@pgmedia.ru), www.igrader.ru

Главный редактор
Щетников Артем Александрович

Выпускающий редактор
Евгений Ошкин

Дизайн и верстка
Максим Марютин

Авторы материалов
Артем Щетников, Юлия Ющенко

Корректор
Наталья Кублицкая

| promogroup media |

УЧРЕДИТЕЛЬ:

ООО «ПромоГрупп Медиа»

ИЗДАТЕЛЬ

ООО «ПромоГрупп»,
660068, г. Красноярск, ул. Мичурина, Зв. оф. 405
тел.: (391) 237-15-37

Генеральный директор
Юрий Устинович

Отдел маркетинга
Наталья Перевощикова,
Эльвина Анисимова, Олеся Голенко
marketing@pgmedia.ru

ОТДЕЛ ПРОДАЖ
тел.: (391) 237-15-37

reklama@pgmedia.ru

Руководитель отдела продаж
Олеся Зубрицкая

Менеджеры по работе с клиентами:
Юлия Ющенко, Андрей Примак, Лина Дмитриева,

Журнал зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор). Свидетельство о регистрации СМИ ПИ № ФС 77 – 56491 от 24.12.2013 г. Перепечатка материалов настоящего издания без письменного разрешения редакции не допускается. За содержание и достоверность сведений в материалах рекламного характера редакция ответственности не несет. Материалы, отмеченные знаком ®, публикуются на правах рекламы. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов. Отпечатано в типографиях: ПИК «Ситалл», г. Красноярск. Тираж 8 000 экземпляров. ПИК «Офсет», г. Красноярск. Тираж: 20 000 экземпляров.

**Реклама
Онлайн**
[812] 401-64-64
(495) 737-54-64
(383) 227-64-64
www.reklama-online.ru

Все виды рекламы.
Все регионы РФ и СНГ

Реклама
Телевидение
Транспорт
Интернет
Наружка
Печатная СМИ
БП/Промо

В преддверии большого события

Уже совсем скоро, 3 июня, в Москве состоится, пожалуй, важнейшее событие на рынке спецтехники. Конечно же мы говорим о 15-й международной выставке «Строительная Техника и Технологии», где традиционно будут присутствовать как крупнейшие игроки отрасли, так и «новички». И мы, как специализированный журнал, не обойдем стороной такое событие. Уже в следующем номере мы начнем знакомить Вас с самыми интересными экспозициями и новинками из мира рабочих машин. А на нашем сайте www.igrader.ru появится серия видеорепортажей с места события. Наиболее оперативную информацию можно будет получить на нашей официальной странице в Facebook. Не забудьте подписаться!

Кроме того, в следующем номере Вас ждет продолжение истории развития отечественного рынка пассажирских перевозок.

А вообще следующий выпуск мы решили посвятить тяжелым машинам. Это и экскаваторы, и бульдозеры, и карьерные самосвалы, и башенные краны, и... В общем, поговорим мы о разнообразнейших представителях спецтехники гигантских и не очень размеров. Разберем вопросы соответствия экологических стандартов уже работающей и ввозимой в Россию техники, а также несовершенство нашего законодательства. Расскажем об использовании тяжелой техники для нужд коммунального хозяйства, о выборе шин и многом-многом другом интересном.

Как обычно, мы ждем Ваших мнений и предложений тем для освещения на страницах нашего журнала. Мы открыты для общения посредством электронной почты igrader@pgmedia.ru или формы обратной связи на нашем сайте.

Больше на



www.igrader.ru

CP-PARTS

www.cp-parts.ru

КАЧЕСТВО И НАДЕЖНОСТЬ



НОВЫЕ ЗАПЧАСТИ

для японских, корейских
и европейских бетононасосов

KYOKUTO
kaihatsu



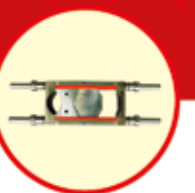
NIIGATA
Mc SWING - URBAN



IHI



 **MITSUBISHI**
DIA CRETE



EVERDIGM
New global name of HANWOO



SAMSUNG
ELECTRONICS



JUNJIN



DAEWOO

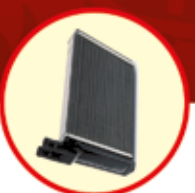
г. Владивосток, ул. Камская, 36, оф. 5, e-mail: bbking78@mail.ru

8 (423) 276-49-75
8-914-706-49-75



ЗАПЧАСТИ

для грузовых авто
и спецтехники



ПРОИЗВОДСТВА ЯПОНИИ КОНТРАКТНЫЕ И НОВЫЕ

г. Владивосток, ул. Камская, 36, e-mail: cp-parts@mail.ru

8 (423) 2488-123
8-902-4858-123



АРЕНДА

автокранов LIEBHERR
г/п 60, 80, 100, 160
200, 350, 500 тонн



КРАНОМОНТАЖ
строительная техника

г. Новосибирск, ул. Плотинная, 2/7
тел. (383) 214-46-69, факс: 306-65-46
e-mail: sibkran@ngs.ru

www.kransib.ru

БАШЕННЫЕ КРАНЫ

от официального
представителя

COMANSA  **ЛІЕ**

ПРОДАЖА
МОНТАЖ
АРЕНДА
СЕРВИС



МИРОВЫЕ
СТРОИТЕЛЬНЫЕ
ТЕХНОЛОГИИ

г. Новосибирск, ул. Плотинная, 2/7
тел. (383) 214-46-69, факс: 306-65-46
e-mail: wctn@ngs.ru

www.wctn.ru

