

ЖУРНАЛ **Грейдер**

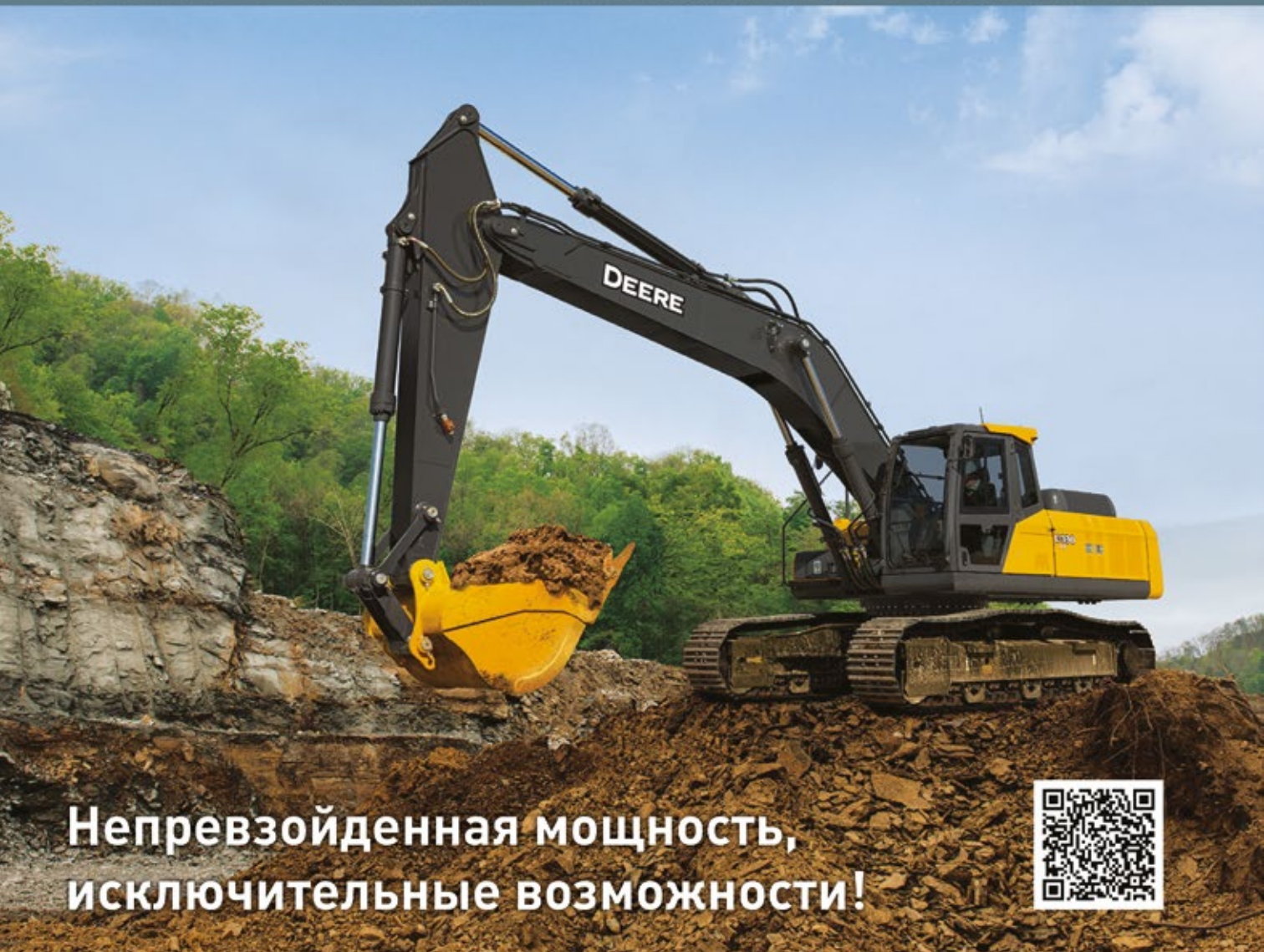
О СПЕЦТЕХНИКЕ, ГРУЗОВИКАХ
И КОММЕРЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ

www.igrader.ru

16+

№1 (7) январь - февраль 2015

В НОМЕРЕ | Фестиваль ретро-грузовиков: «ветераны» все еще в строю | Оптимизация: Навесное оборудование для «землероек» | Дорожники: Как проверяют качество асфальта?



**Непревзойденная мощность,
исключительные возможности!**



ТБ Тимбермаш Байкал



JOHN DEERE

www.tmbk.ru

Deere.ru

Главный офис:

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

Филиал в Красноярске:

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

Филиал в Братске:

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

Филиал в Томске:

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

Филиал в Усть-Илимске:

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

Филиал в Улан-Удэ:

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

реклама



КАК СДЕЛАТЬ ЯМОЧНЫЙ РЕМОНТ **БЕЗ АСФАЛЬТА?**

Позвоните сейчас, узнайте цену мини асфальтного завода, и мы закрепим ее за вами без предоплаты.



+7 (391) 204-62-41
miniABZ@mail.ru

- ▶ Более 5-ти лет реальной работы на дорогах России
- ▶ Ямочный ремонт с марта месяца
- ▶ Снижение себестоимости ремонта в 7 раз
- ▶ Цена ниже немецкого аналога в 4 раза
- ▶ Всегда в наличии

Выпускается только 35 заводов в год.

SEM 816 - Новый бульдозер уже в России!



Модификация	SEM 816	SEM 816 LGP
Двигатель	WD10G178E25	
Мощность, л.с.	160	
Максимальная скорость, км/ч	10	
Объем призмы волочения, м³	4,27	3,32
Эксплуатационная масса, кг	17070	19410
Тип трансмиссии	гидростатическая с электронным управлением	
Габаритные размеры, мм	5450x3142x3075	5550x4227x3097
Управление трансмиссией	джойстик	



Конструкционная масса новой модели составляет 17 070 (19 410) кг., турбированный дизельный двигатель рабочим объемом 9,726 л. выдает 160 л.с. и 835 н.м. крутящего момента.

Главной особенностью является гидростатическая трансмиссия на основе гидромоторов, гидронасосов и системы управления от известного мирового бренда Rexroth (Bosch Group).

Гидростатика позволяет перемещать грунт на грани пробуксовки, то есть, с максимальной эффективностью и экономией топлива. Вращение гусениц в противоположных направлениях прибавляет оперативности и маневренности в стесненных условиях. Использование японского джойстика управления движением машиной, с функцией памяти скорости по достоинству оценят как начинающие, так и профессиональные бульдозеристы.

Специально для России бульдозеры комплектуются арктическим пакетом, включающим заливку соответствующих технических жидкостей и установку подогревателей. Машины поставляются с полусферическим отвалом и гусеницами стандартного исполнения или с прямым отвалом и болотными гусеницами.

Также предусмотрена защита ROPS/FOPS, задний трехстоечный рыхлитель и кондиционер.

ЗАПИСАТЬСЯ НА ТЕСТ-ДРАЙВ:



г. Новосибирск, ул. Д. Ковальчук, 1
 (383) 212-52-16, 8-903-049-00-79
 e-mail: gsmolin@agro-machinery.ru
 www.agro-machinery.ru

реклама



КРАТКО

6

Кто из производителей спецтехники переходит на установку «чужих» двигателей, а чья продукция наоборот переходит на комплектацию собственными деталями? О новом самосвале для подземных работ, о планах устроить в Красноярске музей истории транспорта и о других новостях — в нашем традиционном кратком изложении.



ИСПЫТАТЕЛИ

10

«Для работы на этой модели можно легко подготовить неопытного человека всего за час», — уверен наш Испытатель Сергей Рыбин, начальник сервисного обслуживания ООО «СибАвто». О чуде инженерной мысли корейских разработчиков он расскажет в нашей постоянной рубрике.



ОПТИМИЗАЦИЯ

14

«Навески», «навесочки» ...

Какие виды навесного оборудования сегодня актуальны на рынке, можно ли «колхозить», устанавливая «навески» на непредназначенные для этого машины — расскажут наши эксперты из числа производителей и дилеров спецтехники.



ГЛАС

22

«В ближайшем времени мы ожидаем улучшения экономической ситуации в России»

Коммерческий директор завода кузовов на грузовые шасси КН-KIPPER (Польша) Лукаш Карчевски рассказывает о том, как санкции против России повлияли на рынок спецтехники, о планах на 2015 год и конкуренции.



В ДЕТАЛЯХ

26

Volvo и Renault все больше становятся отечественными производителями коммерческого транспорта. Количество произведенных в России комплектующих для грузовиков мировых гигантов растет. В частности, продукцию Volvo Group теперь будут оснащать комфортабельными кабинами, изготовленными на заводе в Калуге. Как происходит процесс их создания — расскажем в нашем репортаже.



Запас прочности

28

Российские владельцы японских ретро-грузовиков HINO впервые встретились вне виртуального пространства. На «Хино-фестивале» они показали своих «ветеранов», которые до сих пор в строю, и выполняют свои функции, несмотря на пробег свыше миллиона километров.



Ралли-марафон «Дакар-2015»

32

Команды российского «КамАЗа» и белорусского «МАЗа» показывают хорошие результаты. Хотя на протяжении нескольких этапов гонщикам приходится справляться с массой неприятностей. Как прошли первые 9 этапов ралли для «братьев-славян»?

36

ДОРОЖНИКИ

Как проверяют качество асфальта на дорогах Красноярского края?

Самое современное оборудование используют в лаборатории КрУДор для выявления нерадивых подрядчиков, из-за которых водителям некомфортно ездить по дорогам. Обо всех этапах сложного процесса контроля за итогом работы дорожников в нашем эксклюзивном материале расскажет главный специалист отдела производственно-технологического контроля и инноваций КГКУ «КруДор» Наталья Цышук.



40

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

От АМО до ЗиЛ

В этом году исполняется 100 лет с момента начала воплощения идеи братьев Рябушинских по созданию собственного завода для производства грузовиков. Мы вспоминаем с чего все начиналось, и какие модели разрабатывали инженеры в непростое советское время.



46

КРУПНЫМ ПЛАНОМ

Превращаем трактор в универсальную машину



56

ОРГАНИЗАТОР

60

SHOWROOM



66

СОВЕТЫ МЕХАНИКУ

Как не допустить поломок бульдозера?

Зачастую поломки бульдозеров происходят из-за игнорирования рекомендаций производителей по ежедневной проверке систем и узлов. Напоминаем необходимые шаги.



КРАТКО

В России появился грузовик с КМУ PALFINGER PK-32080 и 8-метровой бортовой платформой



Компания «Палфингер Кран Рус» представила новый бортовой автомобиль IVECO-AMT (8x8) с КМУ PALFINGER PK-32080. Он предназначен для транспортировки грузов весом до 15,99 тонны на бортовой платформе, внутренний размер которой составляет 8000x2456 мм, что обеспечивает транспортировку крупногабаритных грузов. Установленная на заднем свесе крано-манипуляторная установка Palfinger PK-32080 позволяет осуществлять самопогрузку и проведение грузоподъемных работ с весом до 8,5 тонны. Кран-манипулятор PK-32080 универсален и демонстрирует легкость и скорость при работе с габаритными грузами.

Челябинские тракторы начали комплектовать китайскими ДВС и КПП



На Челябинском тракторном заводе освоили производство моделей с китайскими комплектующими. Модель ЧТЗ Б11.8000 оснащают двигателями и гидростатической трансмиссией WeiChai Holding Group. Примечательно, что стоимость российско-китайского «детича» осталась такой же, как и при использовании силового агрегата ЯМЗ-236НЗ. Ожидается, что производительность трактора с китайской «начинкой» окажется не меньше, чем у серийного образца, а скорость движения вырастет. В дальнейшем конструкторы хотят установить на трактор отечественную гидравлику, ожидая, что при этом производительность увеличится еще больше. На заводе продолжится выпуск и тракторов с механической трансмиссией. Уже подготовлена модель Б11.6100 с «механикой» и дизельным двигателем Ярославского моторного завода. Обе новинки тракторостроители уже показывают своим дилерам.

Мини-самосвалы Terex оснастят двигателями JCB Ecostax



Компания JCB Power Systems заключила один из самых крупных контрактов на поставку двигателей Ecostax в своей истории с Terex GB Ltd общей суммой приблизительно 4,5 миллиона фунтов стерлингов. Силовые агрегаты мощностью 74 л. с., изготовленные в соответствии со стандартами stage3B/Tier 4 Final, станут новейшими топливосберегающими моделями, которыми переоснастят два мини-самосвала: Terex TA6 и TA6S.

«Контракт на поставку двигателей является главным событием для компании JCB Power Systems. Эта сделка на поставку двигателей является одной из самых крупных за всю историю компании и свидетельствует о надежности и эффективности двигателей JCB Ecostax», — заявил исполнительный директор компании JCB ГРЭМ МАКДОНАЛЬД.

Компания JCB начала производство двигателей на своем заводе в Фостоне, графство Дербишир в конце 2004 года, а в 2011 году открыла завод в Индии. К настоящему времени компания JCB произвела около 350 000 двигателей. Сейчас более чем 70% техники, произведенной компанией JCB, оснащается двигателями собственного производства.



Мы всегда открыты к общению и ждем ваши предложения
в нашей официальной группе на Facebook



В этом году ожидается падение емкости рынка лизинга грузовиков

Такой прогноз сделали специалисты-аналитики группы компаний «КамАЗ-Лизинг». С учетом нерадужных перспектив они проработали несколько базовых сценариев развития ситуации на рынке и в стране и подготовили пакет мер для каждого из них.

Целями антикризисных мер являются сохранение основной линейки лизинговых продуктов без пересмотра срока лизинга и размера аванса, обеспечение бесперебойного финансирования новых сделок и формирование качественного лизингового портфеля с отбором кредитоспособных контрагентов. Кроме того, меры направлены на оптимизацию бизнес-процессов компании и увеличение эффективности ее деятельности, а также предупреждение роста проблемной задолженности.



Федеральную трассу в России построили техникой John Deere

Техника John Deere приняла участие в церемонии открытия головного участка скоростной трассы М-11 «Москва — Санкт-Петербург». Во время мероприятия состоялся торжественный проезд спецтехники, которая эксплуатировалась в процессе строительства дороги. Колонну машин возглавляла дорожно-строительная техника John Deere: надежные и производительные самосвалы, грейдеры и экскаваторы-погрузчики.

«Наше сотрудничество с подрядчиком, строившим трассу, длится уже более 3 лет. Конкретно на строительство трассы Москва — Санкт-Петербург мы поставили грейдеры, бульдозеры, самосвалы и экскаваторы-погрузчики John Deere. Всего более 40 единиц техники. Помимо этого мы обеспечивали сервисное обслуживание техники и бесперебойное снабжение машин необходимыми запчастями. Мы планируем продолжать сотрудничество с «Трансстроймеханизацией» и в дальнейшем — будем работать на протяжении всего строительства трассы. В этом сложном и серьезном проекте техника John Deere в очередной раз доказала свою конкурентоспособность и надежность. Для нас это также очень важный объект, учитывая его значимость для города и области», — рассказал начальник отдела продаж строительной техники в Москве и МО компании «Универсал-Спецтехника» АЛЕКСЕЙ ТУМАНОВ.

LIQUI MOLY
MADE IN GERMANY

ЛИКВИ МОЛИ
ТЕХНОЛОГИЯ НАДЕЖНОСТИ!

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



SERVICES

РЕМОНТ КПП

АГРЕГАТЫ

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

г. Красноярск, ул. Пограничников, 44г, 1 этаж
телефоны: (391) 226-70-70, 214-05-59, 8-913-839-42-79
e-mail: fregat-avto@mail.ru, www.zf24.ru

реклама



Цены на ремонт автокранов Ивანовец заморожены



Регионально-технический центр по обслуживанию автокранов «Ивановец» объявил о введении антикризисной схемы. Как сообщили в пресс-службе «Ивановской марки», в 2015 году стоимость ремонта продукции завода, а также шасси «КамАЗ», «МАЗ», «Урал» останется на уровне цен 2014 г.

Напомним, также пользователи автокранов могут воспользоваться сервисным порталом service-avtokran.ru, где можно оставить заявку на ремонт, поставить технику на учет, ознакомиться с каталогом запасных частей, скачать документацию, изучить узлы автокранов в формате 3D и т. д. Также на базе центра проводится обучение крановщиков. Заказчики крановой техники могут обучить с нуля либо повысить квалификацию своего персонала на конкретных моделях автокранов.

На БелАЗе разработали самосвал для подземных работ



В ближайшее время начнутся испытания нового творения инженерной и конструкторской мысли — МОАЗ-75290. Это погрузочно-транспортная машина для подземных работ с уникальными прогрессивными техническими решениями по ряду систем и узлов. В частности, впервые на технику данного класса установлены тормоза обратного действия, обеспечивающие повышенную безопасность. В качестве силового агрегата используется современный экономичный двигатель CUMMINS QSL-C280 мощностью 280 л. с. с электронной системой управления и диагностики, соответствующий требованиям экологической безопасности MSHA. Новинка оснащена новой

гидромеханической передачей с 6 ступенями переднего хода и 1 ступенью заднего хода, что позволяет выбрать наиболее оптимальный тягово-скоростной режим движения самосвала. Также в числе характеристик, которые разработчики называют инновационными для этого типа машин, значатся: современная объединенная гидросистема, кабина оператора повышенной комфортности и улучшенной обзорности, улучшенными обивочными и изоляционными материалами, соответствующая требованиям системы безопасности ROPS и FOPS и короткая колесная база самосвала обеспечивает высокую маневренность машины в стесненных условиях шахт.

Volvo EC170D с массой до 20 т - теперь и в России



В России начались продажи новой модели гусеничного экскаватора Volvo EC170D. По заверению пресс-службы производителя, новинка сочетает высокую топливную эффективность, надежность и малые габариты. Конструкцию специально доработали для облегчения его перевозки с одной рабочей площадки на другую. Габариты экскаватора соответствуют всем нормам перевозок по дорогам общего пользования, а пять вариантов ширины гусеничных башмаков позволяют оптимизировать движение с учетом всех параметров дороги.

Ходовая тележка машины исполняется в двух вариантах: стандартном и удлиненном. Двигатель премиум-класса Volvo D4 обладает уникальным режимом

ECO, предусматривающим низкое потребление топлива без потери рабочих качеств. У нового экскаватора оптимизирована геометрия стрелы, рукояти и рычагов, что в сочетании с мощным двигателем и гидравлическими давлением гарантирует высокие усилия резания и хорошую грузоподъемность.

Будучи универсальной машиной, экскаватор EC170D может использоваться со множеством навесных устройств, от ковшей различного типа до сложных гидравлических устройств. Система управления позволяет сохранить параметры настройки гидравлического потока для 20 навесных устройств, и в дальнейшем значительно сэкономить время при их замене.



Машины КрАЗ теперь комплектуют пластиковыми деталями собственного производства



Снизить себестоимость комплектующих из пластика смогли специалисты ПАО «АвтоКрАЗ». На все модели грузовиков завода теперь устанавливают детали, произведенные в своих же цехах. Руководство закупило для станочного парка инструментального производства вакуумно-формовочное оборудование. Оно предназначено для изготовления деталей из пластиковых заготовок методом вытяжки. Из пластикового листа ABS можно одновременно изготовить, к примеру, две детали «раструба» и крышки вентиляции двигателя. На весь процесс формирования деталей затрачивается до 10 минут. Под каждую из осваиваемых деталей выбирается свой режим, создаются соответствующие вакуум-формы и др.

На этот шаг топ-менеджеры ПАО «АвтоКрАЗ» пошли из-за того, что ранее поставлявшиеся на производство грузовиков детали из пластмассы выпускали на территории Донбасса, где в последнее время идут военные действия. Весь процесс — от заказа до доставки комплектующих по кооперированным поставкам — оказался под угрозой срыва. После введения в строй вакуумно-формовочного оборудования и освоение новой продукции «АвтоКрАЗ» не только обезопасил себя от перебоев с поставками этих комплектующих, но и снизил их себестоимость за счет оптимизации затрат на транспортные перевозки, командировок водителей и прочее.

В Красноярске появится музей истории транспорта



Министерство транспорта Красноярского края предлагает создать музейный комплекс, который охватывал бы все виды авто-, мототехники, знакомил с историей пассажирского наземного транспорта, в перспективе также — речного и воздушного. Первостепенной задачей создаваемого музея является: собрать, отреставрировать и выставить для всеобщего обозрения всю авто- и мототехнику, от первой повозки до современных образцов, выпускаемых с начала века и эксплуатируемых в Красноярском крае, на которых трудились наши деды и отцы на стройках, в колхозах, на перекрытии Енисея при строительстве Красноярской ГЭС. Эта информация содержится в опубликованном «Концепции музейного комплекса истории транспорта». В Минтранс сейчас предлагают всем заинтересованным лицам и предприятиям подключиться к обсуждению этой темы и направить свои предложения на электронный адрес: opros@mintrans24.ru.

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ к погрузчикам АМКОДОР ТО-18А, ТО-18Б/28/28А, ТО-18Б, А-332, А-333, А-342, А-352

тел: +7 (917) 569-55-27
+7 (965) 394-62-22

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ к Автогрейдерам ДЗ-98, ДЗ-122/143/180, ГС-14.02

тел: +7 (965) 394-62-22
+7 (917) 569-55-27



ООО «СОНАР»

г. Москва, ул. Дорожная 60Б, офис № 633
тел: (495) 727-31-43
7273143@mail.ru

ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ к тракторам МТЗ, Т-25, Т-40, ЮМЗ. Навесное оборудование. Сельскохозяйственная техника.

тел: +7 (985) 438-51-34

Диски щеточные полипропиленовые, резцедержатели, резцы, ножи, зубья, маяки, техпластины.

www.sonarr.ru

ИСПЫТАТЕЛИ

Гусеничный экскаватор Doosan DX225 NLC

Текст: Артем Щетников Фото: Евгений Ошкин

«На этой модели работают люди от Игарки до южных регионов»



Приехав на стоянку в районе поселка Солонцы, где находился герой нашего сегодняшнего материала — гусеничный экскаватор Doosan DX225 NLC, мы, честно говоря, ожидали худшего. День выдался морозным, техника находилась под открытым небом. «Не заведется», — закрадывались печальные подозрения. Ан нет! Наш Испытатель Сергей Рыбин, начальник сервисного обслуживания ООО «СибАвто» взобрался на гусеницу, залил в бак машины солярку, взобрался

в кабину и с двух попыток заставил двигатель мелодично рокотать. Через несколько минут кажущийся неповоротливым на своих огромных гусеницах экскаватор уже выделявал перед нами такие пируэты, какие увидишь не на каждом демо-шоу. «Ну как?» — улыбнулся Испытатель по окончании импровизированного действия. «Отлично, а расскажите об этом интересном экземпляре», — попросили мы. Итак, слово Сергею Рыбину.



- **Двигатель:**
 - Модель — DOOSAN DL06;
 - Тип топлива — ЕВРО 3;
 - Кол-во цилиндров — 6;
 - Мощность — 110 кВт (148 л. с.) при 1900 об/мин;
 - Объем двигателя — 5 890 см³;
 - Крутящий момент — 68 кгс.м (667 Нм) при 1400 об/мин;
 - Максимальный расход топлива — 165 гр. час на л. с.

- **Параметры (стандартная комплектация):**
 - Длина стрелы — 5 700 мм;
 - Длина рукояти — 2 400 мм;
 - Объем ковша — 0,92 м³;
 - Ширина башмака — 500 мм;
 - Общая ширина — 2 540 мм;
 - Масса — 20 900 кг;
 - Давление на грунт — 0,53 кгс/см²;
 - Максимальная глубина копания — 5 755 мм.

- **Параметры (стандартная комплектация):**
 - Максимальная сила тяги — 22 200 кгс;
 - Максимальная скорость движения — 5,50 км/ч.

- **Емкости**
 - Топливный бак — 340 л.;
 - Система охлаждения — 24 л.;
 - Моторное масло — 27 л.;
 - Гидравлическая система — 330 л.;
 - Гидробак — 240 л.

• **Масса:**

Тип башмака	Ширина башмака	Масса	Давление на грунт
Тройной	500 мм	20 900 кг	0,53 кгс/см ² (53 кПа)
Грунтозацеп	600 мм	21 300 кг	0,45 кгс/см ² (44 кПа)



О назначении

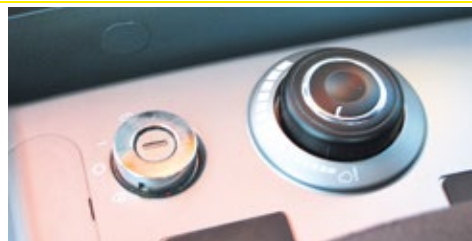
Эта модель пользуется спросом у дорожных строителей, в сфере ЖКХ. Она популярна в сегменте среднетоннажных экскаваторов. Doosan чем хорош по сравнению с конкурентами — это возможностью дальнейшего апгрейда. На него можно повешать гидромолот, вибротрамбовку, лесные захваты, тилтротаторы и т. д. С отечественными экскаваторами даже сравнивать невозможно, наша промышленность еще не дошла



до такого уровня. На разных демо-шоу такие экскаваторы, как этот Doosan, открывают бутылки, зажигают спички и т. п. На отечественных экскаваторах, если такое оператор сделал, — это реально подвиг. На этой машине таким трюкам можно обучить быстро человека, который не знаком вообще в принципе с техникой. За час можно подготовить любого. Управление очень простое, очень тонкое и очень точное. К тому же эта модель мощная, надежная и экономичная. Российским экскаваторам часто требуются запчасти, качество сборки зачастую оставляет желать лучшего.



ИСПЫТАТЕЛИ



Об эксплуатации

Тут все просто. Два джойстика, две педали. И панель инструментов, на которой есть блок дистанционного управления магнитолой (сама она находится позади кресла оператора, — *Прим. редакции*), блок регулировки скорости (есть две стандартных, а также автоматический режим в зависимости от давления на педаль газа, — *Прим. редакции*), кнопки включения фар и проблескового маячка, блок управления навесным оборудованием, климат-контроль и управление дворниками. Также вот есть полноцветный монитор с русифицированной информацией обо всех действиях с экскаватором, вплоть до сервисных моментов. Это и температура охлаждающей жидкости в двигателе, температура гидравлической жидкости, объем топлива, заряд аккумулятора, есть ли заряд от генератора, информация с датчика давления на основном насосе и по секциям, скорость потока по гидролиниям при использовании навесного оборудования. Последнее очень пригодится, если на эту 20-тонную машину повестить гидромолот от, к примеру, Bobcat и задать параметры гидролинии для работы с маленьким оборудованием. Также можно вывести на монитор информацию о сроках замены фильтров, запустить самодиагностику, посмотреть коды ошибок.

Есть защита от перегрева двигателя. Если какие-то проблемы, то компьютер переводит экскаватор на холостые обороты или полностью глушит двигатель. Гидравлическую систему перегрузить очень сложно. Если в нее не полезет какой-нибудь особо старательный

механик, то угробить ее не получится.

Экскаватор оснащен электронной системой оптимизации мощности New e-EPOS system (Electronic Power Optimizing System), которая позволяет выбрать усиленный и стандартный режим работы, автоматически контролирует режим сброса оборотов для экономии топлива.

Для высокой прочности пружина гусеничной ленты и натяжное колесо соединены вместе. А цепь самой гусеницы состоит из самосмазывающихся герметичных звеньев, изолированных от любого загрязнения извне. Звенья гусеничной цепи зафиксированы механически закрепленными пальцами.

Опрокинуть экскаватор можно. Все зависит от навыка и энтузиазма оператора (Сергей хитро улыбается, — *Прим. редакции*).

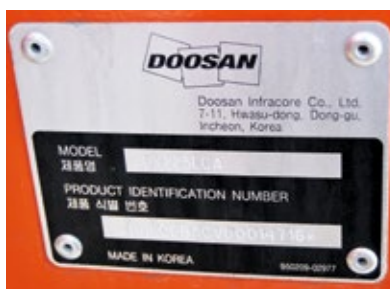
Если машина стоит на сыпучем грунте или на обрыве, а оператор не знает технику безопасности, то завалить этого «малыша» можно спокойно. Вообще глубина копания у него — 5,7 м, а высота подъема — 8 м.



Вердикт

Основная проблема отечественных машин — надежность. Этот корейский Doosan позволяет работать длительное время сразу после покупки. На этой модели работают люди от Игарки до южных регионов. Ее можно переделать под любые задачи.

ИСПЫТАТЕЛИ



О нюансах

Чтобы экскаватор прослужил долго, нужно не забывать менять фильтры. Гидравлические рекомендуется менять через 500-1000 моточасов (в зависимости от фильтра). А вот замену топливных — у нас в России надо в 2 раза сокращать сроки от установленных корейцами. Заводские нормативы — около 500 моточасов, но так как качество нашей солярки не ахти, то лучше менять уже через 200-300 моточасов. На заводе же все сроки унифицировали, но надо ж понимать, в каком регионе работаем.

По сравнению с колесными экскаваторами, на этой модели подъехали — и сразу начали копать. А на колесных сначала надо опустить отвал и лапы. Зато колесный сам может добраться до места работ, а для этого нужен трал.



Видеоверсию смотрите на www.igrader.ru

ОПТИМИЗАЦИЯ

Текст:
ЮЛИЯ ЮЩЕНКО

Рынок продаж
новых тяжелых
грузовиков,
2000 г. - 9 мес. 2014 г.

2004 г. 3366

2005 г. 5067

2006 г. 9444

2007 г. 21342

2008 г. 25676

2009 г. 4960

2010 г. 12361

2011 г. 28134

2012 г. 34477

2013 г. 29998

2014 г. 15977

Источники:
2000-2007 Данные
Таможенной
статистики и
импорта, 2008-
2014 — данные АЕБ
и регистрации
грузовиков в России.
Китайские бренды
не включены.

«Навески», «навесочки»...

Можно ли превратить специализированную технику в универсальную?

Человек в наше время современных технологий уже избалован удобствами и комфортом. От всего, что нас окружает, мы требуем простоты и многофункциональности. На эти запросы вынужден реагировать и рынок машиностроения, с каждым годом предлагая все более совершенные машины, в которых универсальность заложена в стандартной комплектации. А если говорить об опциях, так там вообще возможностей не перечислить.



Расширяя возможности

Вряд ли есть смысл доказывать очевидное, что универсальная машина однозначно предпочтительнее узкоспециализированной. Потребителям сейчас предлагают навесное оборудование в широком ассортименте. Даже простой перечень существующего дополнительного оборудования свидетельствует о том, что современный экскаватор, экскаватор-погрузчик, мини-погрузчик — это не просто землеройная машина, а многофункциональный комплекс, способный выполнять очень широкий спектр общестроительных и дорожных работ, а также мелиоративных, металло- и лесозаго-

товительных, мусороперерабатывающих, сельскохозяйственных и т. д. Экскаваторы, укомплектованные правильным навесным оборудованием, успешно работают на сносе зданий и при аварийно-спасательных работах, успешно справляются с различными задачами при работах в нефтегазовом секторе, в горно-добывающей промышленности, и этот список далеко не полный.

Очевидно, что рынок навесного оборудования жив и процветает. Более того, производители спецтехники конкурируют с изготовителями различных «навесок». Дилеры наперебой предлагают владельцам спецтехники превратить их машины в

«швецов, жнецов и на дуде игроков». Для тех же экскаваторов — сменные ковши для рытья мягких, комбинированных грунтов и работы с твердыми породами.

«Кроме универсальных землеройных ковшей с зубьями (прямая и обратная лопата), предлагаются специализированные погрузочные и землеройные ковши без зубьев, дренажные ковши, ковши-сепараторы, ковши с рыхлителем, ковши с захватом, скальные ковши, профильные ковши для рытья канав заданного сечения, планировочные ковши. Мы предлагаем также ковши-дробилки, которые могут существенно увеличить прибыльность любого строительного процесса. В зависимости от характера работ и массы экскаватора насчитываются сотни типоразмеров ковшей.

Несколько видов отвалов помогут разровнять грунт (планировочные работы) и убрать излишки материала, переместив его, а специальные снегоуборочные отвалы отлично справятся с расчисткой участков и автомобильных дорог от снега», — поясняет руководитель направления «Навесное оборудование» отдела развития продаж оборудования ООО «Универсал-Спецтехника» ИЛЬЯ НЕСНОВ (г. Москва).

По словам эксперта, практически на любой тип экскаватора можно также установить гидравлический молот для разбивания и демонтажа различных конструкций, зданий и асфальтового покрытия, бетонных площадок и т. п. Некоторые модификации можно применять для трамбовки песка, глины и рыхлого грунта. Для рыхления мерзлого грунта, дорожных покрытий и бетонных сооружений также подойдет клин или трехзубый кирковщик, для дробления негабаритных и твердых пород — пика. Еще более простое устройство для рыхления твердых и мерзлых грунтов — зуб-рыхлитель, который способен разрушать дорожные покрытия, выкорчевывать деревья, сносить здания.

«В последние годы в связи с активным сносом старых жилых домов, построенных в 50-60-х годах прошлого века, и других ветхих и не отвечающих современным требованиям зданий все большую популярность получают гидронежицы. Наша компания предлагает их в широчайшем ассортименте. Практически для любого экскаватора, будь то «мини» или «макси», найдется нужный вариант. Существуют различные виды зубьев и ножей для самого широкого спектра применения. А расходные материалы всегда есть на нашем складе», — рассказывает г-н НЕСНОВ.

ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



АЛЕКСАНДР КОШЕЧКИН
старший бизнес-консультант
по строительной технике JCB
в России и СНГ

**«Из экскаватора можно
сделать универсальную
машину с помощью
тилтротатора»**

«Тилтротаторы, или наклонно-поворотные платформы (НПП) — это поворотно-наклонный механизм, устанавливаемый между навесным оборудованием и рукоятью землеройной машины. В основном они используются на гусеничных, колесных экскаваторах, мини-экскаваторах, а также экскаваторах-погрузчиках.

Экскаватор-погрузчик, или экскаватор, оборудованный ковшом с НПП или любым другим навесным оборудованием, становится поистине уникальной и универсальной машиной за счет неограниченной способности вращения вокруг оси и возможного наклона до 45° в двух направлениях.

Основными достоинствами техники, оснащенной тилтротатором, является увеличение производительности и сокращение рабочего времени на выполнение определенных видов работ, из чего вытекает снижение стоимости этих работ и снижение затрат на топливо.

Тилтротаторы различаются по массе. Модельная линейка НПП имеет вес от 1,5 до 32 тонн. Соответствующий тилтротатор устанавливается в зависимости от массы строительной техники и мощности гидравлической системы.

НПП поставляется в комплекте со шлангами, быстроразъемными соединениями и электрическим оборудованием для установки на машину.

Верхнее крепление может быть адаптировано для большинства землеройных машин.

Компания JCB не является производителем НПП, при этом в России можно отметить производителя Engcon. В течение нескольких лет компания поставила ряд своих устройств на технику JCB, а именно на мини-экскаватор 8020, экскаватор-погрузчик 4CX и колесный экскаватор JS160W, но чаще всего российские покупатели заказывают на 20-тонные колесные и гусеничные экскаваторы JS200W/JS220».

И за и против

Однако не все производители разрешают превращать свою продукцию в универсальную. Точнее, запрещают использовать любое навесное без консультации своих специалистов.

«Монтируемое оборудование — навешиваемое нестандартно, путем крепления к раме и ходовой системе трактора, должно быть обязательно согласовано с нашим предприятием. С монтируемым (не сельскохозяйственного назначения) оборудованием рекомендуется применять в первую очередь базовое колесное шасси «БЕЛАРУС-92П». Данное шасси предназначено для агрегатирования с монтируемым оборудованием различного назначения для выполнения работ в промышленности, строительстве и коммунальном хозяйстве: землеройных, экскаваторных, погрузочно-разгрузочных, по очистке дорог и пр.

В отдельных случаях допускается применение сельскохозяйственных тракторов марки «БЕЛАРУС» со специальным оборудованием (погрузчиками, дорожными фрезами, буроуглевыми установками и др.)



промышленного изготовления сторонних организаций, которые разработаны и согласованы специально для конкретных моделей тракторов. Для основного сегмента (тяговый класс 1,4) возможно согласованное применение тракторов «БЕЛАРУС-920.2», «БЕЛАРУС-82.2» и других модификаций трактора «БЕЛАРУС-80.1» с передним ведущим мостом балочного типа или с допустимой вертикальной нагрузкой на мост 37кН. Надежность и безотказность работы агрегата обеспечивается правильностью «обвязки» рамы трактора, обеспечивающей оптимальное распределение нагрузок на элементы трактора.

При этом надо обязательно учитывать, что именно изготовители специального оборудования для тракторов являются ответственными за обоснованность и правильность его навешивания, и в том числе за соответствие оборудования техническим нормативно-правовым нормам. Все необходимые сведения по применению специального оборудования приводятся в эксплуатационной документации конкретного оборудования и руководстве по эксплуатации агрегируемого трактора. Кроме этого, можно получить квалифицированную консультацию и помощь в согласовании агрегирования в специализированном конструкторском бюро по телефону: +10 (375 17) 230 68 24», — комментирует начальник КБА и СХО ОАО «Минский тракторный завод» АЛЕКСАНДР ПОДБОРСКИЙ.

Тем не менее «золотые руки» в российских автохозяйствах умудряются «кохозить» различное оборудование даже к тем моделям, к которым производители даже не закладывали такую возможность. Тратят время и деньги на согласования с вендорами или на покупку оригинальных совместимых «навесок» могут себе позволить только представители крупного бизнеса. Тем самым, на самом деле, считая свои деньги в будущем. Да, получить сиюминутную выгоду — большой соблазн. И ладно, если ковши, щетки, гидробуры и прочее можно будет установить без ущерба для узлов и агрегатов самой машины.

«Так как землеройные машины являются самодостаточным видом техники, то если производитель навесного оборудования заинтересован в том, чтобы его оборудование использовалось на технике JCB, то он сделает все, чтобы оборудование было совместимо с техникой.

Другой вопрос — о сохранении гарантии на технику JCB при использовании неоригинального навесного оборудования. Были прецеденты, когда заказчики самостоятельно устанавливали на технику неоригинальное оборудование. В результате из строя выходили элементы гидравлической системы, повреждались металлические элементы машин, горела электропроводка. Такие случаи однозначно не признаются гарантийными, а заказчик вынужден восстанавливать новую машину

за свой счет.

Производители узкоспециализированного навесного оборудования, к которым можно отнести и JCB, существенно расширяют область применения стандартной строительной техники. Такое оборудование может увеличить производительность, открыть новые возможности для стандартного парка машин и отказаться от применения низко квалифицированного ручного труда. В некоторых случаях использование узкоспециализированного навесного оборудования к имеющейся технике позволяет полностью отказаться от приобретения новой единицы техники, а это в свою очередь существенно экономит средства компании, что немаловажно в сложившейся экономической ситуации», — предупреждает начальник департамента продаж навесного оборудования ЗАО «ЛонМади» ДМИТРИЙ БЕРЕЗНЕВ.

«Производители также уделяют внимание вопросу быстрой смены навесных устройств. С этой целью разработаны различные модели быстросменных адаптеров навесного оборудования, позволяющие одному машинисту без посторонней помощи заменять его в течение короткого промежутка времени.

Так, например, экскаваторы-погрузчики MST компании Sanko Makina — ведущего производителя дорожно-строительной техники в Турции, по желанию клиента комплектуются практически любыми типами навесного оборудования», — уточняет руководитель отдела продаж ООО «ГК АМПС» ЮРИЙ ЛЫСОВ (г. Новосибирск).

Если такой огромный ассортимент навесного оборудования делает практически любую машину максимально многофункциональной, то насколько рационально купить «обновки» для уже существующего парка техники? Затраты серьезные, особенно если парк внушительных размеров, через какое время окупит себя такая модернизация, и окупит ли вообще?

«Использование различных типов навесного оборудования и применение принципа многофункциональности в процессе эксплуатации позволяет в разы увеличить эффективность использования техники, сократить капитальные и текущие затраты на ее эксплуатацию. Практика показывает, что срок окупаемости подобного оборудования в зависимости от выполняемых работ может составлять от 3 месяцев до года, из чего можно сделать вывод: применение навесного оборудования — это экономически эффективно и позволит предприятию извлечь дополнительную прибыль, без дополнительных существенных капиталовложений», — заключает ЮРИЙ ЛЫСОВ.

ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ

**ИЛЬЯ НЕСНОВ**

руководитель направления
«Навесное оборудование» отдела
развития продаж оборудования
ООО «Универсал-Спецтехника»

О назначении различных видов навесного оборудования мы попросили рассказать Илью Неснова.

«При помощи навесного шнекового бора экскаватор и другая техника используются для бурения скважин разного диаметра и глубины. Шнековый бур поможет выполнить грунтовые работы более эффективно. Особенно актуален шнековый бур для бурения скважин на участке, так как работает на высоких скоростях и очень точно.

Близкую по назначению функцию выполняют вибропогружатели, применяемые для погружения в грунт свай, труб, шпунтов и т. д. с высокой скоростью и производительностью.

Траншекопатель повысит производительность любой землеройной техники в разы! А это приведет к более быстрой окупаемости оборудования, к большому доходу эксплуатирующей организации.

Различные щетки с успехом используются для уборки городских улиц, частных территорий и прочих объектов, где это необходимо. Щетки могут быть как с бункером, так и без. В случае отсутствия бункера мусор просто будет разлетаться, а вот если присоединить специальный бункер, то весь мусор, частицы, камни можно собрать и вывезти. Такую щетку можно дополнительно оборудовать поливом, тогда качество работ повысится.

Навесные фрезы для экскаваторов, экскаваторов-погрузчиков и мини-погрузчиков также находят все более широкое применение благодаря выполнению широкого круга работ: на строительстве каналов и тоннелей, при сносе конструк-



ций, при разработке скальных пород, в подземном строительстве и еще в ряде областей. Навесные фрезы различного назначения помогут в демонтаже подземных конструкций, разработке твердых пород, в лесообработывающей промышленности, при строительстве различных туннелей и подземных сооружений, удалении дорожной разметки, точном разрезании дорожного полотна и т. п.

Двухчелюстные грейферы идеально подойдут для того, чтобы быстро выкопать яму или глубокий котлован, а также разгрузить или перенести различные материалы. Одних только разновидностей существует не один десяток: двух- (и более) челюстные для рытья рыхлых грунтов, многочелюстные, применяемые для погрузки различных материалов, металлолома, строительного и другого мусора и т. д., различающиеся не только количеством и геометрией челюстей, но и объемом и грузоподъемностью. Для погрузки металлолома также предлагаются магнитные захваты. На погрузке труб и леса успешно применяется такое навесное оборудование, как клещевые захваты разной грузоподъемности и диаметра захвата.

Виброрыхлитель (виброриппер) — это новый тип навесного оборудования для экскаваторов. Основным назначением являются вскрышные работы, работы по разработке средних и тяжелых грунтов с высокой степенью трещенатости, таких как: песчаник, уголь, сланец, гипс, известняк и др. Также виброрыхлители применяют для проведения работ по вскрытию искусственных покрытий, таких как асфальт, бетон, и рыхления мерзлого грунта.

Откликаясь на требования лесозаготовителей, в настоящее время компания УСТ предлагает такое навесное оборудование, как харвестерные головки, позволяющие вести валку деревьев, обрезку сучьев и распиливание бревен.

Кусторез тоже является одним из видов навесного оборудования для экскаваторов, но этот вид понадобится скорее не работникам лесного хозяйства, а строителям при проведении подготовительных работ. Не забывают изготовители навесного оборудования и о тружениках сельского хозяйства. Помимо погрузочных ковшей, предназначенных для сельхозпродукции, для них выпускаются вилы для навоза и кормов.

Учитывая, что навесное оборудование требует определенного времени для его замены, наша компания облегчила работу эксплуатационникам, освоив выпуск быстросменных адаптеров. Такое устройство позволяет производить замену навесного оборудования за считанные минуты».

ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ

ДМИТРИЙ БЕРЕЗНЕВ

начальник департамента продаж навесного оборудования
ЗАО «ЛонМади» (официальный дилер JCB в России)

**«Иногда использование узкоспециализированных
«навесок» позволяет не покупать новую единицу
техники»**

«На экономию предприятия при использовании сменного навесного оборудования влияют: стоимость оборудования и его эксплуатации, срок службы оборудования (чем длительнее ресурс — тем больше денег можно заработать с оборудованием не покупая нового), остаточная стоимость оборудования, простота установки, периодичность и стоимость технического обслуживания и ремонта оборудования. Также к этим факторам относится простой оборудования по техническим причинам, по причине отсутствия запасных и расходных материалов, простой и ремонт базовой машины, произошедшие из-за навесного оборудования, условия предоставления гарантии на базовую машину и навесное оборудование. В случае использования базовой машины и навесного оборудования одного производителя исключена конфликтная ситуация с поиском «крайнего» при поломке одной из базовых машин или навесного оборудования.

Кроме того, не секрет, что расходы, связанные с задержкой выполнения работ, порой бывают выше стоимости самого оборудования. В эти расходы может входить стоимость аренды чужого оборудования на время восстановления своего. Аренда навесного оборудования без базовой машины и оператора, как правило, не практикуется. Заказчик вынужден брать в аренду целый комплекс с оператором, что в итоге существенно увеличивает эту статью расходов.

В итоге получается: выбирая бюджетное оборудование, заказчик далеко не всегда получает ту прибыль, которая могла бы быть при использовании более качественного оборудования.

JCB предлагает самую широкую линейку оригинального навесного оборудования для погрузчиков с бортовым поворотом, экскаваторов-погрузчиков и экскаваторов. Это гидромолот, гидробур, щетка, отвал, газонокосилка, ковш 6-в-1, ковш для легкого материала/снега, фреза для ямочного ремонта асфальта, мульчерная головка, вилы для поддонов, вилы для с/х работ, захваты для тяжелых работ, грабли для подготовки грунта, роторный траншекопатель для сложного грунта, цепной траншекопатель для органического грунта, снегометатель, измельчитель пней, культиваторы, пересадчики деревьев, вибрационные катки, фронтальные и экскаваторные ковши общего назначения различного объема и ширины, устройства для быстрой смены фронтального и экскаваторного навесного оборудования, грузоподъемный крюк на вилы, бункер для бетона, виброплиты, планировочный ковш, траншейный трапециевидный ковш, однозубый рыхлитель, захват бордюрного камня, ручной гидравлический инструмент (гидромолот, насос для откачки воды, «болгарка»), гидроножницы, сверхдлинное рабочее оборудование, оборудование для разрушения, универсальная роторная головка, ковш-дробилка, грузоподъемный гусек, люлька, с/х захваты.

Все это оборудование можно приобрести у официальных дилеров JCB отдельно. Если же вы рассчитываете на покупку по лизинговой программе JCB Finance, то это навесное можно приобрести только вместе с техникой.

В случае если менять навесное оборудование приходится чаще одного раза в месяц, рекомендуется использовать устройства для быстрой смены навесного оборудования. Это обусловлено необходимостью сохранить посадочные места в исправном состоянии, уменьшить время простоя машины и повышением безопасности при смене одного оборудования на другое. Гидравлическое оборудование должно иметь шланги с быстроразъемными соединениями для исключения утечек гидравлической жидкости. Разъединение и соединение гидрошлангов рекомендуется производить на машине с выключенным двигателем и спущенным давлением в гидросистеме. В противном случае будет очень сложно соединить БРС.

Перед установкой и использованием обязательно читайте и строго соблюдайте инструкцию по эксплуатации навесного оборудования и техники. Каждое оборудование требует отдельного обучения. Основные моменты, на которые стоит обратить особое внимание при подборе оборудования:

- требуемая производительность оборудования, условия его эксплуатации;
- грузоподъемность и мощность машины;
- грузоподъемность на максимальном вылете, обеспечение устойчивости машины;
- наличие необходимой и правильно установленной и настроенной гидравлической разводки;
- обеспечение управлением оборудованием;
- осадочные размеры оборудования;
- подводимая к оборудованию мощность.

При использовании оригинального навесного оборудования проблем, связанных с подбором оборудования к базовой машине, не возникает по той причине, что производитель к каждой своей базовой машине предлагает оборудование, полностью проверенное и готовое к эксплуатации. Также на весь комплекс (машина — гидроразводка — система управления — навесное оборудование) производитель предоставляет единую гарантию, что ликвидирует риск, связанный с повреждением оборудования или базовой машины при неправильном выборе оборудования».

ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



АЛЕКСЕЙ ЖУРКЕВИЧ
менеджер по продуктовому
маркетингу John Deere

«Не родное» навесное не портит технику, к поломкам приводит неправильно подобранное оборудование»

«Существуют навесное оборудование премиального класса и начального уровня. Его необходимо выбирать в зависимости от поставленных задач. Если нужна высокая производительность и планируется частое использование, то лучше отдать предпочтение более надежному оборудованию премиум-класса.

Клиенты могут использовать оборудование сторонних производителей на машинах John Deere, мы не можем их ограничивать. Главное — убедиться в том, что навесное оборудование полностью подходит под конфигурацию машины: совпадают посадочные места, подходят фитинги, отвечающие за подключение гидравлической системы, достаточно давление гидравлической системы для работы с конкретным навесным оборудованием. Хороший пример — фреза, которая может быть установлена на погрузчик с бортовым поворотом. Для ее работы необходима линия высокого давления, а

стандартные гидравлические линии на машинах John Deere не обеспечивают необходимый поток, но есть возможность установить высокопоточный гидравлический контур High Flow, который позволит работать с этим оборудованием. Такие нюансы нужно учитывать.

Если говорить о том, приводит ли «не родное» оборудование к порче техники, то ответ — нет. К поломкам приводит неправильно подобранное оборудование. В данном случае не важен производитель, важен правильный подбор конкретной навески для конкретной машины. Например, если гидромолот слишком тяжелый для определенного вида техники, то его использование приведет к порче машины, а соответственно, к прерыванию гарантийного обслуживания. Поэтому мы всегда рекомендуем нашим клиентам проконсультировав John Deere перед приобретением того или иного навесного оборудования.

Самый распространенный носитель навесного оборудования — это погрузчик с бортовым поворотом. На него устанавливаются сотни видов различных гидромеханических навесок: щетки, ямобуры, траншекопатели и многое другое. Самый популярный вид — гидромолот. John Deere предлагает его как для погрузчиков с бортовым поворотом, так и для экскаваторов-погрузчиков.

Кроме того, на погрузчиках с бортовым поворотом John Deere есть механическая переходная плита, предусматривающая установку или снятие оборудования при помощи специальных рычагов. В качестве опции машина также может быть оснащена гидравлической переходной плитой, которая значительно упрощает процесс смены навесного оборудования.

Наше навесное оборудование можно приобрести по лизинговой программе. Его стоимость будет включена в общую сумму финансирования. Важно, что лизинговая компания John Deere Financial финансирует не только навесное оборудование John Deere, но и оборудование сторонних производителей в отдельных случаях.

Что касается правильной эксплуатации и обслуживания навесного оборудования, то нужно помнить несколько моментов. Во-первых, навесное оборудование необходимо хранить в правильном положении. Например, гидромолоты должны храниться строго в вертикальном положении, а не на боку, чтобы избежать деформации уплотнений. Второе — правильное использование. Так, гидромолотом нужно работать строго под углом 90° по отношению к поверхности и не использовать его в предельных положениях стрелы рукояти, чтобы избежать вибраций, которые ведут к поломке сочленения. Третий момент — регулярное обслуживание навесного оборудования. Общая рекомендация — четко следовать правилам эксплуатации».

КНП Уважаемые автолюбители!

На АЗС ОАО «Красноярскнефтепродукт» вы сможете приобрести дизельное топливо «Арктическое», предназначенное для эксплуатации транспорта при температуре окружающего воздуха до -50°C.

Адреса АЗС, где можно заправиться дизельным топливом «Арктическое»:

- АЗС №32, ул. Мичурина, 75 (пос. Суворовский)
- АЗС №58, ул. Одесская, 7д (мост «777»)
- АЗС №66, ул. Стасовой, 65г (р-н Ветлужанки)
- АЗС №74, ул. Пограничников, 1 (р-н КраЗа)
- АЗС №107, ул. Айвазовского, 1г
- АЗС №109, ул. Горького, 148а (пос. Памяти 13 Борцов)

ОАО «КРАСНОЯРСКНЕФТЕПРОДУКТ» Справки по тел.: 264-36-54



ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



ДЕНИС КУБАЕВ
директор по развитию продаж
ОАО «ЧЕТРА-Промышленные машины»

«Прежде чем установить на спецтехнику «навеску», надо соотнести характеристики оборудования и самой машины»




«На мировом рынке спецтехники есть производители с многолетним опытом, выпускающие широкий ассортимент навесного оборудования. Такие предприятия предлагают продукцию как премиального, так и эконом-класса, поэтому найти оборудование в соответствии с потребностями и возможностями клиента обычно не составляет труда. Поэтому некоторые компании выбирают этот вариант — в целях экономии времени и средств. Землеройные машины ЧЕТРА вполне совместимы с «навеской» других производителей. Тем не менее прежде чем устанавливать на технику «неродное» оборудование, необходимо соотнести все его параметры и характеристики с аналогичными данными самой машины. Такую работу выполняет конструкторская служба: ее сотрудники анализируют технические характеристики компонентов и делают соответствующие чертежи, с помощью которых потом устанавливается навесное оборудование. Такой основательный подход дает гарантию полной совместимости машины и «навески» и их бесперебойной и эффективной эксплуатации. Также дадим универсальный совет: все монтажные и демонтажные работы навесного оборудования ведите согласно специальному руководству, в котором подробно описаны как виды самих работ, так и правильная последовательность действий. При этом добавим, что необходимо соблюдать технику безопасности и все работы выполнять с использованием специального инструмента.

Прежде всего необходимо понять, что любое оборудование необходимо использовать по назначению, так как оно рассчитано на выполнение конкретных видов работ. Неисправности возникают именно в том случае, если оборудование используется не по прямому назначению, эксплуатируется с нарушениями, а также с нагрузками, под которые не рассчитано.

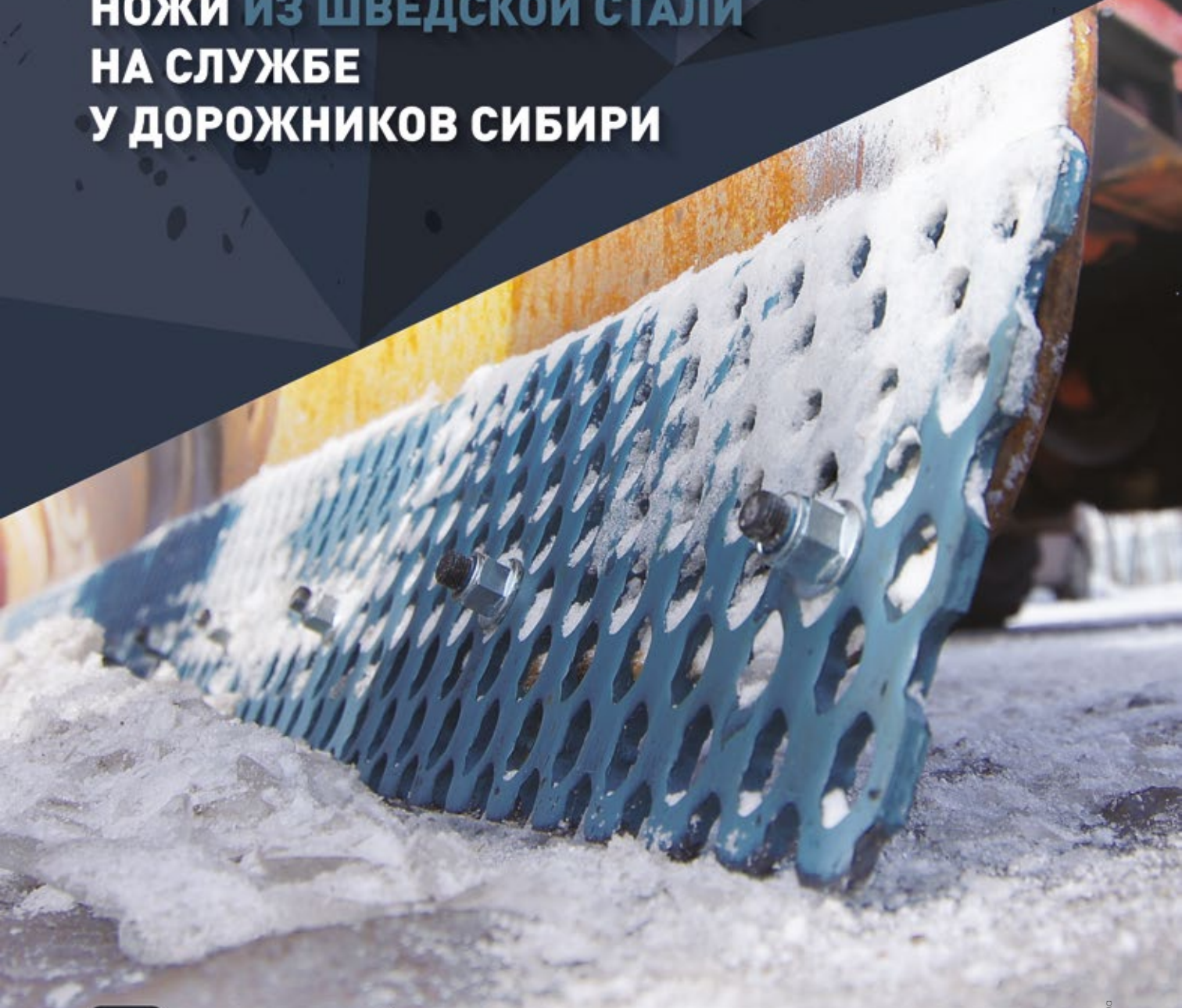
Вместе с тем важно соблюдать требования руководства по эксплуатации, т. е. своевременно проводить техническое обслуживание оборудования (смазку, замену быстроизнашиваемых элементов и т. д.) и контролировать техническое состояние.

Еще одно важное правило для тех, кто хочет, чтобы спецтехника работала долго и эффективно: не нужно устанавливать сверхпроизводительное навесное оборудование больших размеров на не рассчитанную под него базовую машину. Например, если установить на экскаватор ковш увеличенной емкости и выполнять обычные работы, то основные рабочие органы экскаватора (стрела, рукоять, втулки и т. д.) будут испытывать увеличенные нагрузки, что может быстро вывести технику из строя. На каждый типоразмер техники есть свой типоразмер навесного оборудования, и для поддержания стабильной и эффективной работы машины нужно придерживаться этой аксиомы.

Приобрести навесное оборудование ЧЕТРА, а также саму спецтехнику в лизинг можно без труда — «ЧЕТРА-Промышленные машины» заключила ряд партнерских соглашений с ведущими российскими лизинговыми компаниями».



**НОЖИ ИЗ ШВЕДСКОЙ СТАЛИ
НА СЛУЖБЕ
У ДОРОЖНИКОВ СИБИРИ**



ПОЗВОНИ СЕЙЧАС И ПОЛУЧИ СПЕЦУСЛОВИЯ НА ПОКУПКУ!

(812) 336-90-99 (многоканальный)

www.iznosa.net



Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Коммерческий директор завода прицепов КН-KIPPER (Польша) Лукаш Карчевски: «В ближайшем времени мы ожидаем улучшения экономической ситуации в России»

После введения экономических санкций против России наши политики рекомендовали отечественному бизнесу взять курс на импортозамещение. Но своя продукция в некоторых моментах уступает иностранной. Нет, конечно, в России есть производители спецтехники, которая во многом даже опережает зарубежную. Но их единицы. Да и многие крупные компании не желают переводить свои автопарки на отечественные машины. Европейские производители тоже замерли — ведь рынок сбыта в России огромен. Мы побеседовали с топ-менеджером известного в Европе производителя кузовов, прицепов и полуприцепов КН-KIPPER о текущем положении дел на рынке и об ожиданиях вендора в плане дальнейшего партнерства с российскими покупателями.

— Вашу компанию можно назвать относительно молодым производителем. История компании КН-KIPPER берет свое начало в 1997 году. Расскажите, пожалуйста, свою историю успеха. С чего все начиналось?

— Компания КН-KIPPER была основана в 1997 году с целью начать производить кузова на грузовые автомобили, в частности самосвальные кузова. В 1998 году в арендованных зданиях произвели 16 единиц кузовов.

Благодаря хорошему соотношению цена/качество каждый год количество заказов увеличивалось, а компания развивалась, чтобы в 2000 году представить кузов с гидробортом собственной конструкции, а в 2003 году — кузов half-ripe. С тех пор оба типа кузова являются одними из самых популярных предлагаемых компанией КН-KIPPER.

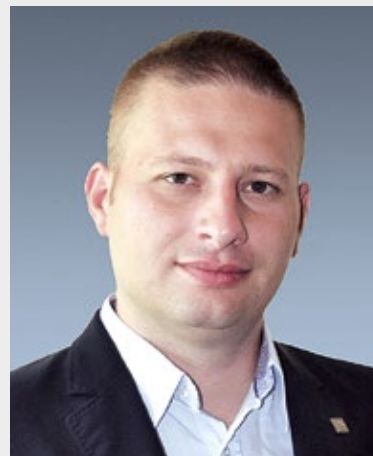
В 2004 году завод в Каetanoве покинул исторический тысячный самосвал. В 2006 году значительно

увеличилось количество поставок самосвалов в Россию и на Украину. В 2007 году благодаря благоприятной конъюнктуре на польском рынке и экспорта компания поставила около 1 200 единиц кузовов.

2008 год был особенным. Мы получили заказы и произвели около 1 500 единиц. К сожалению, из-за рыночного кризиса значительное количество заказчиков не выкупили.

Сложный 2009 год мы начали с расширения спектра продукции, чтобы удержать развитие больших производственных мощностей. В ассортимент ввели продукцию, которую могли поставлять в рамках существующей группы потребителей, — низкорамные прицепы, строительные прицепы off-road или, например, системы быстрой смены кузова. Развивать спектр продукции мы продолжали в следующие годы, а также усиленно развивали экспорт.

В 2010–2011 гг. мы смогли завоевать много больших поставок для



Лукаш Карчевски,
коммерческий директор
в компании КН-KIPPER Sp. z o.o.

На должность коммерческого директора КН-KIPPER был принят в 2013 году. Он отвечает за работу команды торговых представителей и продвижение продукции компании. Лукаш Карчевски является выпускником факультета мехатроники и инженерной механики Технологического университета в городе Кельце. В компании КН-KIPPER работает с 2006 года. В течение этого периода он работал в должностях, связанных с продажей, начиная со специалиста по продажам. В последние годы он занимал должность менеджера по экспорту.

компаний, строящих дорожную инфраструктуру в Польше, а также для горнодобывающей отрасли в стране и за рубежом.

Сегодня 90% продукции экспортируется в Европу и вне ее. У компании мощные и стабильные позиции во многих странах.

За 15 лет деятельности мы получили бесчисленное количество наград и дипломов. Однако самой большой ценностью являются отношения, которые мы построили за это время.

— Когда КН-KIPPER вышла на рынок России? Сложно ли было завоевать своего покупателя, избалованного широким ассортиментом продукции других производителей? Чем удалось переломить осторожность российского потребителя к новому для него бренду?

— Вход компании на российский рынок берет начало в 2004 году.



Доверие российского клиента нам удалось завоевать благодаря преимуществам продукции и реальной пользе, которую она принесла потребителю. Мы смогли предложить модели, к которым клиент вроде как уже привык, но наши варианты были усовершенствованными. Мы успешно внедрили в России и решения из других рынков. Мы всегда приспособляли продукцию к индивидуальным потребностям клиента и эксплуатационным условиям, в которых автомобиль будет работать.

— Каковы конкурентные преимущества продукции KИPPER перед другими европейскими производителями?

— В условиях глобальной конкуренции ключом к успеху KИPPER является эластичность, приспособление продукции к индивидуальным потребностям клиента, высокое качество и профессиональный

технический совет. Продукция KИPPER полностью отвечает рестриктивным требованиям современного рынка по долговечности и прочности и, следовательно, производительности. Нестандартные проекты, которые являются специализацией компании, недоступны у большинства конкурентов, которые предлагают только обычные изделия. Достижение высокой прочности, качества и надежности продукции KИPPER обеспечивает сотрудничество с самыми лучшими в мире поставщиками компонентов.

— Сибирский регион в России сейчас активно наполняют китайские производители спецтехники. Более того, дешевая китайская техника массово идет и в европейскую часть страны. Как вы оцениваете возможный расклад сил через, допустим, лет пять? Удастся ли европейским и прочим производителям устоять перед демпингом Китая?

— Кузова от европейского производителя отличаются высоким качеством по сравнению с китайскими. В действительности это два разных изделия, которые нельзя сравнивать. Кузова KИPPER — это техника премиум-класса. Она приспособлена к потребностям клиента, более прочна в экстремальных эксплуатационных условиях и в бездорожье. Частные предприниматели ориентируются на прибыль и не могут себе позволить долговременные простои работы, возникшие вследствие дефектов и низкого качества китайских изделий. Им необходимо стремиться к оптимизации процессов в предприятии, в том числе транспортировок. Они осознают, что выбор соответствующей техники обеспечивает возврат инвестиций и рентабельную деятельность на рынке. На данный момент мы не опасаемся серьезной конкуренции со стороны Китая.



— **Строительная отрасль в России — одна из наиболее развивающихся и стабильных. Но экономические санкции со стороны других странстораживают игроков рынка. В частности, все чаще слышны опасения, что запасных частей к европейской технике будет дефицит. Пострадают ли из-за санкций потребители продукции КН-KIPPER?**

— Принимая во внимание индивидуальные интересы частных предпринимателей, страны должны зависеть от хорошего экономического сотрудничества. К счастью, поставки запчастей из Европы не зависят от экономических санкций. Компания КН-KIPPER на протяжении многих лет сотрудничает с самыми лучшими в мире поставщиками сталей и компонентов. Это международные компании, у кото-

рых есть дистрибуционные сети во всем мире, в том числе в России.

— **Отразились ли вообще напряженные отношения между политиками России и других стран на продажах техники КН-KIPPER в России?**

— Напряженные политические отношения повлияли на снижение курса рубля, следовательно, цена импортированной из Европы техники, в том числе кузовов КН-KIPPER, для российского клиента повысилась. Это неким образом повлияло на продажи. В ближайшем времени мы ожидаем улучшения экономической ситуации в России и даже небольших ростовых тенденций.

— **Какие модели КН-KIPPER наиболее популярны в России, судя по продажам?**

— Это главным образом самосвальные кузова, предназначенные для строительной и горнодобывающей отраслей, то есть кузова с задней разгрузкой на 4- и 3-осевых шасси. Это универсальные кузова, спроектированные для работы в сложных эксплуатационных и климатических условиях.

— **Можете поделиться планами на 2015 год и далее?**

— В 2015 году хотим удержать и развивать позиции по производству строительных самосвальных кузовов и в дальнейшем развивать продажи на зарубежных рынках. Планируем активно действовать на российском рынке. Мы будем по-прежнему совершенствовать новые модели самой популярной продукции и развивать новые, сохраняя высокие стандарты и высокое качество обслуживания клиента. Мы видим большой потенциал для нас по поставкам для горнодобывающей отрасли. Уже сегодня можем похвастаться рядом высокопрочных карьерных самосвалов, которые мы поставили в карьеры во всем мире, в том числе в Россию. Мы хотим по-прежнему продолжать тесное сотрудничество с крупнейшими в мире производителями шасси. Надеемся, что политическая ситуация будет способствовать экономическому развитию, и кузова КН-KIPPER можно будет все чаще встретить в России, как на улицах, так и в карьерах.

Компания КН-KIPPER



КН-KIPPER является ведущим в Польше производителем высокого качества самосвальных кузовов на грузовые автомобили. Производит также собственной конструкции прицепы и полуприцепы, крюковые системы, устанавливает автомобильные краны-манипуляторы и системы силовой гидравлики. В широком ассортименте продукции разнообразных кузовов спецназначения: для строительной, энергетической, коммунальной или горнодобывающей отраслей.

Не только качество, но и современный дизайн, а также большой опыт признаны многими мировыми компаниями. 90% производства КН-KIPPER экспортируется в Германию, Скандинавию, Францию, Голландию, балтийские страны, Болгарию, Сербию, страны СНГ и даже в Африку. КН-KIPPER — сертифицированный производитель кузовов для MAN, Scania, Volvo, Mercedes-Benz и Renault и сотрудничает с другими крупнейшими производителями шасси в мире.

СТТ

2—6 ИЮНЯ

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ 2015

**№1 В МИРЕ СРЕДИ ЕЖЕГОДНЫХ
ВЫСТАВОК СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ
И ОБОРУДОВАНИЯ**

СПЕЦИАЛИСТЫ ЗНАЮТ!

WWW.CTT-EXPO.RU

**КРОКУС
ЭКСПО**

ОРГАНИЗАТОР



ПРИ ПОДДЕРЖКЕ



МЕЖДУНАРОДНЫЕ ПАРТНЕРЫ



В ДЕТАЛЯХ

Текст:
АЛЕКСАНДРА
АЛЕКСАНДРОВА

Volvo и Renault все больше становятся отечественными производителями коммерческого транспорта



В 2014 году
на дорогах России
находились:

77 300
грузовиков Volvo

25 000
грузовиков
Renault

Для грузовиков Volvo и Renault кабины начали выпускать в России. В Калуге запустили в эксплуатацию очередной завод, расположенный по соседству с заводом по производству грузовых автомобилей Volvo Group, а также заводом по производству экскаваторов этого же бренда. Площадь нового предприятия составляет 2,96 га, а производственные и складские помещения занимают 25 000 м². Сумма инвестиций превысила 90 млн евро.

Начальная проектная мощность завода, как рассказали журналистам топ-менеджеры на пресс-конференции, составляет 15 000 кабин в год, из которых 10 000 кабин предназначены для грузовых автомобилей Volvo Trucks, а 5 000 кабин в год — для Renault Trucks. Таким образом, производственные объемы совпадают с заявленными на заводе грузовых автомобилей Volvo Group в Калуге, который был открыт в январе 2009 года.

«При проектировании цехов в полной мере учтены требования производственной системы Volvo, в том числе, в области защиты окружающей среды. Производственный персонал прошел все необходимые тренинги и полно-

стью соответствует квалификационным требованиям, предъявляемым к сотрудникам кабинного производства Volvo Group», — заявил директор завода Volvo Group в Калуге ЛАРС ФЭРНСКУГ.

На конвейерном производстве задействованы 350 сотрудников. Производственный цех состоит из трех основных участков: склада, сварки кабин из штампованных элементов, покраски кабин. Основным поставщиком технологического оборудования цеха сварки является французская фирма Actemium, а монтажом технологического оборудования «под ключ» в покрасочном цехе занимались специалисты немецкой Digg. Поставщики провели обучение и оценили базовые знания всех специалистов и операторов в работе с новыми инструментами и оборудованием.

На сварочное производство штампованные детали поступают на завод в основном из Швеции для кабин Volvo Trucks FM/FH нового поколения и Франции для кабин Renault Trucks.

В отделе подготовки производства происходит распаковка и распределение деталей в соответствии со способами доставки их на линию (паллетами, сиквенсировано или в сборочных комплектах).

Производственный процесс представлен хорошо известной концепцией «рыбьей кости», в полном соответствии с требованиями VPS, когда досборка компонентов располагается в непосредственной близости от основных станков, формирующих геометрию готовой кабины (кондукторы формирования пола кабины в сборе и кондуктор сборки всей кабины из дособранных компонентов).

Дверной проем кабины сваривается методом плазменной пайки с помощью робота. Филиальная доводка кабины для последующей передачи в окрасочное производство



осуществляется на сборочной линии после переворотного устройства. На финальной линии и переворотном устройстве устанавливаются шпильки, кронштейны и двери.

После сварки кабина поступает в покрасочный цех, где проходит все стадии нанесения защитных слоев: очистку и обезжиривание, активацию, фосфатирование и нанесение катафорезного покрытия.

Последнее происходит с участием тока высокого напряжения. По технологии процесса кабина должна пройти печь (до 180°C) и только затем поступает на линию шлифовки защитного слоя (катафореза), линию нанесения герметика (мануально и роботизировано) и линию контроля.

В это же время начинается подготовка пластиковых деталей, их установка на основную раму, которая затем поступает в камеру промывки пластика.

Когда два этих процесса завершены, кабины и пластик поступают на общую платформу и следуют по линии нанесения лакокрасочного покрытия. В цеху находятся 6 покрасочных роботов и 2 робота-манипулятора для открывания дверей.

Для нанесения ЛКП кабины с пластиковыми деталями могут проходить от двух до трех кругов по конвейерной линии, в зависимости от типа покрытия (базовые цвета или лак).

На выходе процесса у нас есть линия шлифовки и контроля нанесенного покрытия, где сотрудники будут проверять соответствие продукта требованиям качества.

Большую часть рабочего процесса занимает водоподготовка, очистка отработанной воды, лабораторные замеры и исследования, контроль химических процессов, организация работ по фосфатированию, нанесение катафорезного покрытия. Данные виды работ будут осуществляться операторами по контролю за химическими процессами.

Непосредственно процесс нанесения ЛКП полностью роботизирован. Но в команде есть сотрудники, которые будут следить за исправностью оборудования, контролировать следование требованиям по качеству и техническому регламенту. Это операторы по работе с роботами, люди, прошедшие обучение по робототехнике в компании «DURR» (Германия), являющейся основным поставщиком оборудования цеха покраски.

Организация рабочих процессов и рабочих мест полностью соответствует основным принципам бережливого производства. Операторы цеха покраски прошли обучение на заводах в Умео и Бленвиле согласно их будущим специальностям (оператор линии герметизации, оператор по работе с покрытиями, химики-лаборанты, робототехники и автомалары).

После окончания цикла производства кабины (процесс Green OK) силами отдела по подготовке производства осуществляется складирование и погрузка кабин для поставки на линию финальной сборки в последовательности, предусмотренной производственным планом. На начальном этапе уровень локализации пока равен 15%, но уже в этом году он должен достигнуть 30%, а к 2018 году — 45%.

«Мы приняли на себя долгосрочное обязательство развивать наше промышленное производство в Калуге. Отныне к производству грузовых автомобилей добавляется завод кабин, включающий в себя сварку и окраску по самым современным технологиям. Очень важен тот факт, что оба завода полностью отвечают всем требованиям производственной системы Volvo», — отметил старший вице-президент по производству Volvo Group ОЛИВЬЕ ВИДАЛЬ.

«Я убежден, что в нынешних условиях лидерство на российском рынке определяется в первую очередь развитием индустриального присутствия компании. И сегодня мы открываем очередную страницу в производственной истории Volvo Group в России. Новый завод по сварке и окраске кабин — еще один шаг вперед в области повышения уровня локализации нашей продукции. Это действительно новая высота, и символично, что Volvo Group стала первым из иностранных производителей грузовой техники, кому она покорилась. Наша кооперация между заводами группы компаний Volvo в Калуге позволит нам стать еще ближе к клиентам и предлагать им продукцию высочайшего качества, сделанную в Калуге», — прокомментировал генеральный директор Volvo Group в России ПИТЕР АНДЕРССОН.

Между тем в планах Volvo Group стоит задача получить статус отечественного производителя. Для этого в скором времени ожидается открытие еще двух заводов — по сборке коробок передач и осей для грузовиков.



Запас прочности

По России ездят японские грузовики-ветераны с пробегом более 1,5 млн км

Текст:
АРТЕМ
ЩЕТНИКОВ,

АЛЕКСАНДРА
АЛЕКСАНДРОВА

Фото:
ИЗ АРХИВА
КОМПАНИИ HINO

В Сибири и на Дальнем Востоке есть целый пласт владельцев японских легковых автомобилей, которые искренне считают, что машины, произведенные в Японии в 1980-90-х годах, по качеству и долговечности на голову опережают современные модели. Да, в них нет массы опций, которые сейчас предлагают производители. Но свое основное предназначение — возить владельца и его пассажиров — они выполняют с честью, несмотря на свой возраст. Коммерческий транспорт, который по нынешним меркам можно отнести к разряду «ретро», тоже в строю. И это доказали владельцы японских грузовиков HINO на первом в отечественной истории «Хино-фестивале».



Компания HINO Motors Ltd., входящая в корпорацию Toyota, является безусловным лидером в производстве грузовых автомобилей и автобусов в Японии. Именно на заводах HINO выпускаются столь популярные в России внедорожники японской марки — Toyota Land Cruiser.

6 лет назад марка HINO пришла на российский рынок всего с одним семейством среднетоннажных грузовиков 300-й серии, а сегодня дилеры предлагают всю линейку малых, средних и тяжелых грузовых автомобилей 300-й, 500-й и 700-й серий. Выросло и предложение внутри каждой серии грузовиков. Так Hino 300 с недавнего времени предлагается не только в среднетоннажном исполнении полной массой до 7,5 тонны, но и в классе грузовиков массой до 3,5 тонны.

Из виртуальности в реальность

Поклонники японских «старичков» закупают их еще задолго до появления официального дистрибьютора в России. Подержанные праворульные HINO в большом количестве завозились в конце 1990-х и в начале 2000-х напрямую из Японии. Обменивались опытом, информацией о запчастях и местах, где их взять, как отремонтировать те или иные узлы, на форумах в Интернете. Дилер HINO — нижегородская группа компаний «Агат» и официальный дистрибьютор компании Hino в России —

компания «Хино Моторс Сэйлс» — решил развиртуализировать поклонников бренда.

Именно на примере их преданности машинам и взаимовыручки, представителям марки в России и хотелось бы строить отношения между своими новыми клиентами. Участие в данном мероприятии позволило хозяевам «старых» авто не только пообщаться между собой, но и продемонстрировать владельцам новых машин HINO традиции давно сформировавшегося сообщества.

Демонстрация надежности и выносливости стала главной задачей для организаторов первого фестиваля коммерческих автомобилей HINO. Чтобы наглядно продемонстрировать долговечность грузовиков, владельцы классических машин пригнали на фестиваль несколько наиболее заслуженных экспонатов.

Ветеранам — слава

Посетителям представили широчайший спектр старых грузовых автомобилей с разнообразными спецнастройками, среди которых попадались весьма интересные тюнингованные и раритетные экспонаты. Самому «молодому» участнику фестиваля было 9 лет, а самому «взрослому» — более 26 лет. В программе фестиваля была не просто демонстрация грузовых автомобилей HINO разных поколений, но и конкурс-соревнование. Жюри оценивало несколько категорий: мощность, грузоподъемность, пробег, возраст, эффектная внешность. И если по первым трем категориям победитель определялся путем сравнения технических данных, то по внешности победителя определяли пользователи Интернета посредством голосования.

«На мой взгляд, «Хино-фестиваль» — это замечательное мероприятие, настоящим украшением которого стали олдтаймеры HINO. За их сохранение и поддержание в рабочем состоянии хочется сказать отдельное спасибо нашим клиентам, а также всем тем, кто нашел время для посещения данного мероприятия. В Японии подобные мероприятия стараются проводить региональные дилеры, но их масштаб меньше, чем в России. Чаще всего они носят характер дружеских встреч владельцев автомобилей в неформальной обстановке. Все автомобили, представленные на фестивале, понравились мне по-своему, но главное, что я бы отметил — это надежность и долговечность олдтаймеров HINO», — рассказал президент ООО «Хино Моторс Сэйлс» МИУРА САТОСИ.





Основу выставки ретро-грузовиков составили машины, выпущенные во второй половине 1980-х — первой половине 1990-х годов с пробегом от 300 тысяч до миллиона километров. Но так ли это важно, если машины по-прежнему на хорошем ходу, выполняют все поставленные перед ними задачи и наглядно демонстрируют легендарную долговечность HINO.

И победителем становится...

Почетное звание «Ветеран HINO» досталось грузовику 1987 года выпуска. Это 4-осный бортовой автомобиль с краном-манипулятором, намотавший на одометр внушительные 936 тысяч километров. При мощности дизельного двигателя в 300 л. с. грузовик по документам рассчитан на перевозку 10 тонн груза, но как признается владелец грузовика — для него это не нагрузка.

Победителем в категории «Выносливость HINO» на самый большой пробег стала 4-осная модель Profia 1994 года выпуска с краном-манипулятором, цифра на одометре которого застыла на отметке в 901 тысячу километров. Правда, по словам владельца грузовика, реальный пробег давно перевалил за полтора миллиона километров.

«В парке моей компании 15 праворульных грузовых автомобилей HINO, ввезенные на территорию РФ в подержанном состоянии. В этом бизнесе я уже 11 лет, и сам подбираю, привожу

в Россию, растаможиваю, обслуживаю и продаю подержанные HINO. За время работы в один только Нижний Новгород я поставил около двухсот грузовых автомобилей, которые уверенно выполняют свою работу. На «Хино-фестиваль» я приехал на уникальном 4-осном эвакуаторе-манипуляторе, который выполняет различные функции: погрузка/разгрузка и перевозка грузов, эвакуация автомобильной и спецтехники, выполнение функций автокрана. Автомобилу уже 20 лет и, по моим оценкам, он проехал около 1,5 миллиона километров, но я уверен, что машина прослужит еще столько же. Десятилетний опыт эксплуатации грузовиков HINO убедил меня в том, что если эту машину не сломаешь своими неумелыми действиями — то она сама не сломается», — поделился обладатель «самого выносливого» грузовика ДМИТРИЙ ВЫСОЦКИЙ.

В номинации «Мощь HINO» победу одержал 4-осный бортовой грузовик 1988



года выпуска, принадлежащий Григорию Грач. Дизельный двигатель его грузовика развивает невероятные для конца восьмидесятых годов 370 л. с. Сам автомобиль прошел уже 777 726 километров, и судя по хорошему техническому состоянию — явно не собирается останавливаться на достигнутом.

Взвешивая классические HINO по их полной массе, компетентное жюри признало победителем с перевесом всего в 10 килограммов 3-осную модель Profia. Полная масса его бортового грузовика с краном-манипулятором может составлять 24 960 кг. Названные цифры указаны в свидетельстве о регистрации ТС. Реально машину грузят (да и она способна перевезти) значительно больше.

В номинации «Эффектность HINO» большинством голосов пользователей сети Интернет был признан относительно молодой среднетоннажник Hino Ranger 2005 года выпуска. Пятитонник с фурго-

ном-рефрижератором уже несколько лет верой и правдой служит владельцу и обладает одним из самых маленьких пробегов среди участников фестиваля — 301 тысяча километров.

«К марке HINO я пришел не сразу. Сначала у меня был Mitsubishi, но более подробно познакомившись с японскими грузовиками, я стал стремиться пересесть на HINO. Несколько лет назад моя мечта осуществилась. Сегодня у меня уже два грузовика модели Ranger, занятые на перевозке охлажденных и замороженных продуктов питания. Ездить приходится как на близкое, так и на дальнее плечо: Москва, Питер, Волгоград, Астрахань и другие города. Хочу особо отметить, что за все время эксплуатации у меня не случилось ни одной поломки. В этом есть и моя заслуга: перед каждым рейсом я тщательно готовлю грузовик к дальней дороге. Первое время я никак не мог привыкнуть к тому, что неподготовленный к российским морозам «оригинальный японец» великолепно чувствует себя на лютом морозе, когда другая техника просто не заводится», — сообщил владелец самого красивого HINO ВЛАДИМИР МУРАВЬЕВ.

В дополнение к «старичкам» на фестивале представили и всю актуальную линейку новых грузовиков со всевозможными надстройками: HINO 300 полной массой 3,5 тонны в разных вариациях, 500-я серия тяжелых грузовых автомобилей полной массой 18 тонн в 2-осном исполнении и 26 тонн в 3-осном, а также тяжелое семейство грузовиков, тягачей и самосвалов 700-й серии.



Ралли-марафон «Дакар-2015»

КАМАЗы и МАЗы радуют болельщиков

Текст:
АРТЕМ
ЩЕТНИКОВ

Фото:
ПРЕСС-СЛУЖБЫ
ОАО «МАЗ» И ОАО
«КАМАЗ»

63 грузовика с 4 января этого года начали штурмовать 13 этапов знаменитого ралли-марафона «Дакар-2015». Маршрут проходит по территории трех стран — Аргентины, Боливии и Чили. И уже который год страны СНГ болеют за команды «КамАЗ-Мастер» и «МАЗ-СПОРТавто».



12

побед одерживала в ралли «Дакар» российская команда с 1996 по 2014 годы

Россияне в принципе не подводят ожидания. По итогам 9 этапов в общем зачете первые 3 места занимают Айрат Мардеев, Эдуард Николаев и Андрей Каргинов. Единственный, кого удалось обойти конкуренту из Чехии Алешу Лопрайсу на MAN, — Дмитрий Сотников, который занимает 5-ю строчку турнирной таблицы. Александр Василевский на МАЗе пока находится на 9-м месте. Еще две команды от Минского автозавода находятся, к сожалению, далеко за пределами ТОП-10. Причем Сергей Вязович до 7-го этапа был на пятом месте в генеральной классификации.

К несчастью, у белорусской команды в пути возникли серьезные и не очень поломки. У машины с бортовым номером 510 во время гонки вырвало фланец редуктора заднего моста и карданом повредило ресивер пневмосистемы. Это привело к потере полного привода и задних тормозов. Редуктор заменили, но на 8-м этапе он вышел из строя. До этого во время первого этапа у экипажа 560 под управлением Владимира Василевского (МАЗ) перестала функционировать муфта привода топливного насоса, а на пятом этапе у машины пробило два колеса.



С такой же проблемой столкнулся и экипаж Сергея Вязовича на 9-м этапе.

Не миновали неприятности и членов «КамАЗ-Мастера». На первом этапе машина Эдуарда Николаева врезалась в земляной бруствер, на машине погнулся правый лонжерон рамы, повело передний мост. Тем не менее гонщик смог доехать до финиша, хотя и лишился возможности поворачивать влево. На третьем этапе грузовику Николаева вновь пришлось остановиться — колючка пропорола одну из шин. На этом неприятности с машиной не закончились: на 7-м этапе у машины Николаева сломался турбокомпрессор. А на шестом этапе едва не сошел с дистанции экипаж Андрея Каргинова.

«Его машина на большой скорости следовала в узком песчаном каньоне. Пилот проходил один из поворотов в управляемом заносе, но задние колеса зацепились за вязкий песчаный бруствер. Произошло опрокидывание, но, к счастью, автомобиль после удара встал на колеса, и экипаж смог продолжить движение с потерей около 10 минут времени. Искореженная правая сторона машины — кузов, кабина — и необходимость замены лобового стекла стали дополнительной нагрузкой для механиков команды на предстоящую ночь», — рассказал пресс-атташе нашей команды ЭРИК ХАЙРУЛЛИН.

К слову, серьезные аварии на ралли не редкость. Например, в прошлом году из 75 грузовиков до финиша добрались только 50. И только российская команда уже который год подряд не перестает удивлять своим стремлением к победе и подготовленностью машин.

«Грузовая категория Дакара — это как две планеты. Одна — это «КАМАЗ-мастер», другая — это все остальные грузовые команды», — заявил на пресс-конференции руководитель грузового зачета Дакара ФАБЬЕН КАЛЬВЕ.



**ПОСТАВКА И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
И КАРЬЕРНОЙ ТЕХНИКИ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ**



**TRI
COMPANY**

+7 (423) 298-93-77

Продажа оригинальных запасных частей на
производства Японии

KOMATSU • CATERPILLAR • HITACHI • TADANO • KOBELCO

НИЕ СТРОИТЕЛЬНОЙ, ГРУЗОПОДЪЕМНОЙ
ДСТВА ЯПОНИИ И ЮЖНОЙ КОРЕИ



• ap@triata-motors.com

а любую строительную и дорожную технику
и Южной Кореи:

• KATO • SUMITOMO • DOOSAN • HYUNDAI • DAEWOO

ДОРОЖНИКИ



Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ



Более подробно об «Испытательном центре ГГКУ «Крудор» смотрите в нашем видео на сайте igrader.ru

Как проверяют качество асфальта на дорогах Красноярского края?

В большинстве своем дороги в Красноярском крае сделаны из качественной асфальтобетонной смеси. В этом уверены специалисты лаборатории, где проверяют качество материала, который идет на дорожное полотно. После каждого ремонта или строительства любой региональной дороги они выезжают на место и берут пробы покрытия, по которому нам с вами и предстоит ездить. Проверка в лаборатории — дело сложное, в чем мы убедились сами.

Попасть в «Испытательный центр ГГКУ «Крудор» (именно так называется эта прошедшая аккредитацию в соответствующей Федеральной службе лаборатория) человеку с улицы не просто. Тут находится самое передовое измерительное и геодезическое оборудование, с помощью которого проверяется соответствие используемых подрядчиками материалов для реконструкции дорог в крае. А так как основным заказчиком на проведение их ремонта и строительства является Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю, то в их задачи входит и контроль за исполнением. Ведь оплачивать некачественно сделанную работу смысла никакого нет.

Тесты по ГОСТу

«Первоначально у нас выдается задание одному из производственных отделов, они выезжают на место, заполняют совместно с представителями подрядной организации и заказчика акт отбора проб. Затем выпиливается образец, в акте указывается, на какой

предмет должны проводиться испытания асфальтобетона, в каком объеме. В общем, все по ГОСТу. Выпиленные образцы мы запаковываем в специальные ведра, чтобы их не растрясло, привозим в лабораторию и дальше приступаем к проверке по методикам», — рассказывает главный специалист отдела производственно-технологического контроля и инноваций ГГКУ «Крудор» НАТАЛЬЯ ЦЫЦУК.

Процесс испытаний занимает два дня. Образцы из вырубki переформовывают, нагревают, выпаривают из них воду и кладут под различные прессы. Проверка идет по всем пунктам: на коэффициенты уплотнения и водонасыщения, на прочность, на сдвиговые характеристики, основные физические и механические характеристики битумов, морозостойкость материалов и другие характеристики, связанные с плотностью и пористостью композитов.

Сначала образцы из вырубki переформовывают в «бруски». В соответствии с

16
мостов
из 22 ремонтируемых в 2014 году сданы в эксплуатацию

На **135** км
дорог в
Красноярском крае
нанесена разметка
из термопластика



ГОСТом их объем не менее 5x10. Затем на специальном поддоне материал нагревают до 140-150°C и взвешивают. Сотрудники лаборатории даже вручную чистят испытуемые материалы. В ход идут металлические щетки и ножи. Последние особенно пригождаются: если какой-то из камешков плохо держится — его удаляют.

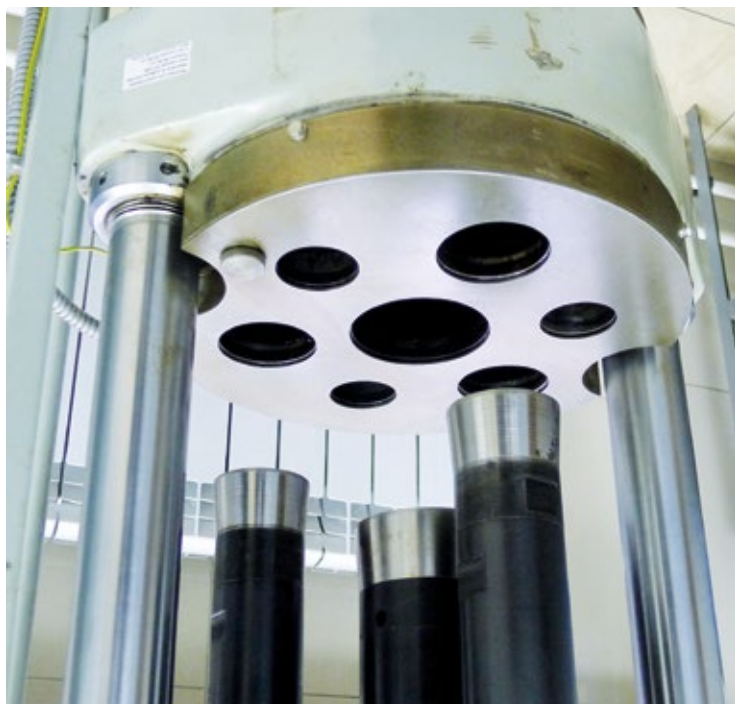
Затем в дело идет компьютер. Специалисты заносят в специальную программу данные о весе образцов, их плотности и ставят под пресс отформованный кусок испытуемого материала. Компьютер анализирует, какое давление выдерживает асфальт и соответствует ли оно ГОСТу. Там же вычисляют сдвиговые характеристики. Вы ведь замечали, например, на остановках общественного транспорта колеи? Они свидетельствуют о том, что асфальт не продержится на дороге положенное количество лет.

Водонасыщение проверяют в вакуумной установке. Туда на час в воду

помещают два образца: один из вырубки, другой — переформованный. Еще полчаса они томятся после откачки жидкости. Затем их вновь помещают в воду, но уже в ведрах, и переносят к весам, где достают и взвешивают. Данные вновь заносят в таблицу компьютерной программы, которая делает расчеты по водонасыщению.

Несоответствие нормативам редко, но встречается. В основном когда производители асфальтобетонной смеси нарушили гранд-состав. То есть готовили «не по рецепту». Иными словами, неправильно подобрали пропорции песка, щебня, битума и т. д. Это за полчаса вычисляет чудо инженерной мысли — асфальтоанализатор. В прибор стоимостью два миллиона рублей закладывают 600 грамм разогретой смеси, которую в установке отмывают трихлорэтиленом до разложения на компоненты состава. Тут и становится понятно, соблюдали на асфальтобетонном заводе технологию или нет.

«Трудно сказать, у кого лучше. Они все стараются делать смесь по ГОСТу. Случаются сбои на АБЗ, но в основном все соответствуют. Сейчас же большая конкуренция, поэтому все участники рынка покупают и материалы правильные, и лаборанты свои у них проверяют качество продукции, включая гранд-состав. Может, 20% из всех проверенных нами образцов были с отклонениями, но это же все исправляется. Брак же не оплачивается подрядчику», — говорит НАТАЛЬЯ ЦЫЦУК.



Проверки — это ответственность

Во время экскурсии по лаборатории у не специалистов мысли начинают путаться. Вроде бы на словах все не так сложно, а на деле удержать в голове множество нормативов, процедур проведения испытаний, правил работы с образцами и прочие премудрости работы сотрудников «Испытательного центра КГКУ «КруДор» кажется невозможно.

«Сейчас это не проблема — проверить. Раньше, когда не было такого высокотехнологичного оборудования, мы подолгу проводили измерения того же веса на аналоговых весах. А сейчас по 20 вырубок в день проверяем», — улыбается НАТАЛЬЯ ЦЫЩУК.

Встречаются и несогласные с результатами проверок лаборатории. В этом случае их приглашают на совместные испытания. Есть прецеденты, когда на участке каток в одном месте недоуплотнил асфальт, а где-то наоборот чересчур раскатал. В распиле вырубки в одной части попался кусок по нормативам, а рядом — с отклонениями. В любом случае специалисты совместно проводят повторную экспертизу в лаборатории подрядчика или в своей.

«У нас нет задачи уличить кого-то в некачественной укладке асфальта. Мы премий не получаем за заниженные или завышенные результаты. Помимо нас же еще приезжают комиссии проверять работу подрядчиков, может прокуратура инициировать проверку по жалобам населения. Мы своей репутацией дорожим и делаем все по нормативам. Если нас город привлекает, прокуратура или ФСБ, то пишут письмо официальное. Все образцы и документы пломбируют. Мы иногда даже не знаем, с какой дороги образцы. Тут уже проверяют и наши результаты экспертизы, которые мы ранее выдавали, с нынешними, с теми, что в лаборатории подрядчика получилось. Тут не смухлюешь», — уверяет наш гид.

Тем более что сотрудники в лаборатории КруДор сплошь опытные и закаленные. Сейчас их четверо, но помогают им будущие преемники — студенты СФУ. В ближайшее время «Испытательный центр КГКУ «КруДор» должен пройти переакредитацию. Специальная комиссия уже проверила лабораторию на соответствие новым критериям, а наши специалисты тем временем повысили квалификацию в Санкт-Петербурге. А значит, все мы можем быть уверены, что за качеством ремонта и строительства дорог в Красноярском крае будут следить зорко.

ЭКСКАВАТОРЫ ЧЕТРА ЭГП



с уникальной
технологией

DIMS*

на правах рекламы

РАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИОННАЯ УПРАВЛЯЮЩАЯ СИСТЕМА DIMS ПОЗВОЛЯЕТ



Увеличить скорость работы
и производительность
машины

до **15%**



Обеспечить
экономия топлива

до **10%**



Гарантировать оптимальное
взаимодействие двигателя
и гидравлической системы



Информировать оператора
об основных параметрах работы
экскаватора и возможных перегрузках



Передавать в режиме реального времени
информацию о работе машины потребителю
и на завод-изготовитель (для более
качественной технической поддержки)

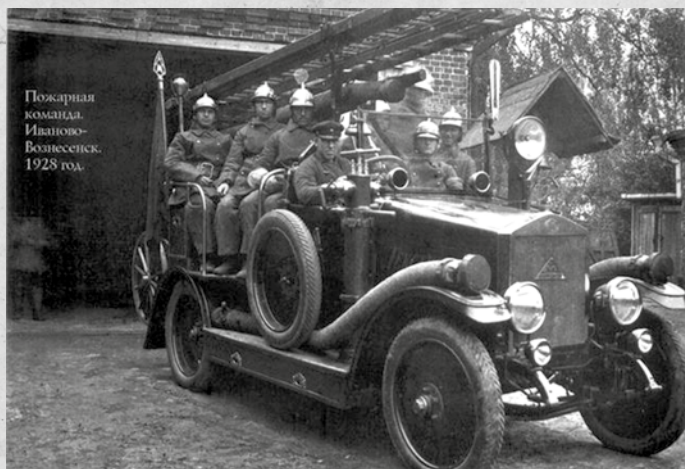
* DIMS (Distribution Information Management System) – распределительная информационная управляющая система

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ

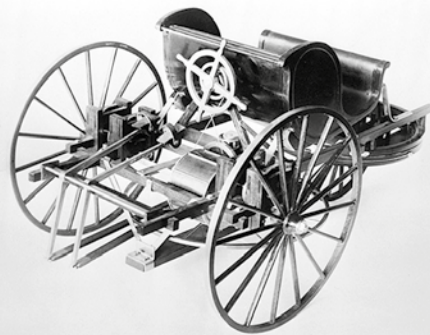
Текст: АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

От АМО до ЗиЛ: непростая судьба московского завода

Длительное время считалось, что до появления СССР в Отчизне не было грузового и пассажирского машиностроения. Историю последнего мы уже раскрыли в номерах 3-5 за 2014 год. Пришло время рассказать о становлении производства грузовиков.



До XX века



«Повозка-самокатка» Кулибина



«Самодвижущийся экипаж» Яковлева и Фрезе

Мало кто помнит, что в 1791 году известный механик Иван Кулибин представил трехколесную тележку с инновационными для того времени рулевым управлением и 3-ступенчатой коробкой передач. Ее максимальная скорость составила аж 10 км/ч. Правда, вместо двигателя использовались ноги специального слуги, который жал на педали.

В 1896 году россияне Петр Фрезе и Евгений Яковлев явили общественности свой «самодвижущийся экипаж», который они создали по образу и подобию немецкого «Вело» производства завода «Бенц». Но были и отличия. В частности, наш двигатель был мощностью 2 л. с., тогда как инженеры из Германии разработали лишь ДВС с 1,5 л. с.

К сожалению, после смерти Яковлева Фрезе потерял возможность использовать отечественные двигатели, и пришлось заказывать их на французском заводе «Де Дион Бутон». А в 1910 году у Фрезе купил фабрику Русско-Балтийский завод, где массово начали производить кузова для грузовиков Руссо-Балт.

1910-е



Fiat 15 Ter дал жизнь будущему заводу имени Лихачева

Итак, грузовое машиностроение в последние десятилетия имперской России начало свое развитие. Но перспективы этой отрасли видели лишь самые дальновидные. Даже правительство не сразу оценило возможности использования такой техники. Но в 1915 году братья Степан и Сергей Рябушинские (управляющие собственными семейными мануфактурами) стали готовить плацдарм для массового производства грузовиков. Аккурат в разгар Первой мировой войны, когда русской армии потребовались такие машины. Царское правительство изначально спешно стало закупать их у стран-союзников, и тут господа Рябушинские вместе с инженером Александром Кузнецовым предложили наладить собственное производство. Заручившись финансовой поддержкой власти, торговый дом «Кузнецов, Рябушинские и К0» основал Акционерное Московское общество (АМО), и 2 августа 1916 года состоялась закладка будущего завода. К тому вре-

мени уже был заключен генеральный договор с Главным военно-техническим управлением на поставку 1500 единиц техники (производство большого числа не разрешали итальянцы по условиям лицензии).

Естественно, быстро построить предприятие не удалось, тем не менее предприниматели закупили в Америке новые станки, и часть их была готова к работе. Другая часть была уничтожена в результате терракта на корабле в порту. Уже на следующий год на незапущенном заводе по лицензии началась «отверточная» сборка модели Fiat 15 Ter из итальянских комплектующих. За 1917 год на пока еще слабых мощностях АМО выпустил 432 грузовика этой серии. При этом больше двух недель было потеряно из-за восстания революционно настроенных рабочих, которых руководство предприятия хотело отправить на фронт. Те не согласились и захватили здание. Конфликт вроде бы урегулировали, но количество ропщущих росло. В августе военные вытеснили строптивых с производства и заняли их места, но те сдаваться не собирались. Началась открытая конфронтация. Рябушинские эмигрировали во Францию. С осени строительство предприятия практически не велось из-за грянувшей революции, тем не менее сборка машин продолжалась и в 1918 и даже в 1919 году. Пока не закончились детали. Параллельно на так и недостроенном заводе пытались ремонтировать изношенные грузовики производства White Motor Company (США) и производили керосиновые лампы.

1920-е



На шасси АМО-Ф-15 выпускали и машины специального назначения



АМО-Ф-15 по сути был все тем же Fiat 15 Tier



В 1958 году 722-й автокран К-51 попал в Сибирь...



АМО-Ф-15 был нерентабельным, но необходимым

Следующий виток развития предприятию дало осознание советского правительства необходимости развивать собственное машиностроение. Совет Труда и Оборона заказал заводу разработку и постройку грузовых машин. 30 апреля 1923 года предприятие получило имя замученного пришедшим к власти в Италии Муссолини коммуниста Паоло Ферреро. Растерзали его, привязав за ногу к грузовику Fiat-15 Ter и проволочив по улицам. Выглядело переименование завода, на котором собирались машины, убившие Ферреро, немного нелепо. Да и с заводом Fiat за собранные грузовики СССР рассчитывать не собирался. В том же году воспрянувшие духом конструкторы Ципулин и Важинский (через 15 лет их «в награду» расстреляли) изучили итальянские чертежи и попытались создать свою модель.

«Многие операции по ремонтной технологии выполняли вручную. Например, сначала в стальной плите высверливали и зубилом вырубали нечто похожее на коленвал, а уж потом с большими ухищрениями обтачивали заготовку на токарном станке, превращая в готовое изделие», — вспоминал ныне покойный ведущий научный сотрудник Политехнического музея ОЛЕГ КУРИХИН.

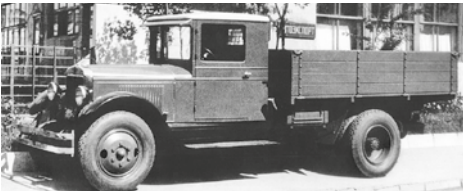
К ноябрю 1924 года был создан первый АМО-Ф-15. Понятно, что фактически это был итальянский грузовик, только собранный из отечественного железа. Ну и форма капота немного отличалась. Была и первая авария из-за неправильного из-

готовления шарового пальца рулевого управления. Тем не менее за первые 6 дней ноября рабочие круглосуточно собирали первую партию этих машин. 7 ноября три автомобиля из десяти приняли участие в параде на Красной площади. Советское правительство гордилось достижением, и до 30-х годов прошлого века массово выпускали не только грузовик, но и автобус на его шасси (подробно об этом мы писали в № 3 за 2014 год — *Прим. редакции*). Конечно же, инженеры работали над модернизацией. Уже в 1927 году, когда руководителем завода стал Иван Лихачев, в кабине появились боковые стекла, в топливной системе появился вакуумный бензонасос (до этого бензин стекал самотеком из расположенного выше карбюратора бака), сцепление заменили с «мокрого» многодискового на «сухое» с двумя дисками. В 1928 году топливный бак снова поместили повыше, чтобы бензин сам стекал в двигатель. Зато установили аккумулятор, стартер, гудок и электрофары.

1930-е



АМО-2 по заказу СССР разработали американцы



АМО-3 внешне был все тем же АМО-2...



...но собранным из отечественных частей

К 1930 году переименованный в «Первый государственный автозавод» подошел с отлаженным выпуском всего одной модели. Все понимали — назрела необходимость реконструкции, решение о которой приняли «наверху». Дело в том, что себестоимость АМО Ф-15 превышала цену иностранных грузовиков даже с учетом доставки из-за использования цветных металлов. В 1930 году на предприятии появились американские инженеры, обучающие советских «отверточной» сборке своих моделей Autocar Dispatch SA под маркой АМО-2. Другая американская компания — «А. J. Brandt» — занимается реконструкцией площадей и оборудования предприятия. Все идет хорошо, но через год американцев фактически «кидают», и под руководством Лихачева рабочие сами доделывают начатое иностранцами.

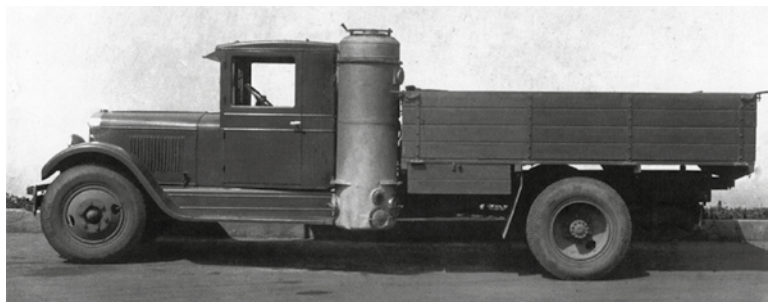
В 1931 году предприятие вновь переименовывают. На этот раз в завод имени Сталина. К этому времени инженеры научились делать АМО-2 из отечественных деталей и выпускают новую модель АМО-3 (визуально не отличающуюся от американской продук-



В модели ЗиС-5 конструкторы попытались исправить все ошибки АМО-3



Тягач ЗиС-10 появился как продолжение ЗиС-5



В ЗиС-13 впервые применили газомоторную установку

ции). В течение трех последующих лет в конструкцию вносились многочисленные изменения, связанные с жалобами владельцев. Эти нововведения легли в основу новой модели ЗиС-5, которая действительно «на голову» опережала по прочности и отказоустойчивости АМО-2. В 1933 году машина прошла испытания и на следующий год пошла в массовое производство наряду с трехтонным ЗиС-6. Именно на базе этой модели в период ВОВ с вражеской техникой сражались знаменитые «Катюши».

Кстати, в 1931 году именно за ЗиСе впервые воплотили в жизнь отечественный гидравлический привод тормозов, а в 1934 году — 12-вольтовую систему оборудования. 1936 год ознаменовался оснащением опытных образцов 8-цилиндровым двигателем и радиоприемником.

Тем временем на заводе задумали глобальную модернизацию и расширение площадей. Вместо 90 га машины будут производить на 500 га. Для этого засыпали два озера и множество оврагов на территории Тюфелевой рощи. Попутно на старых цехах предприятия производили легковые автомобили и автобусы.

В 1937 году на заводе освоили выпуск седельных тягачей ЗиС-10 на базе пятой модели. До 1939 года свет увидели удлиненные шасси — ЗиС-11, 12 и 14. А под индексом 13 вышла первая газомоторная установка. Чуть позже автомобиль доработали и выпустили как модель ЗиС-21. Основным преимуществом этих моделей являлось топливо — их проводил в движение газ, выделяемый в результате сгорания деревянных чурок.

1940-е



ВОВ вынудила инженеров создать ЗиС-42 для фронта



Пр разработке ЗиС-150 инженеры черпали идеи у американских коллег

Вторая мировая внесла свои коррективы. После нападения на СССР властям пришлось срочно эвакуировать большую часть промышленных предприятий подальше от Москвы. В частности, часть мощностей ЗиС перенесли в Ульяновск и Миасс (которые в будущем превратились в УАЗ и «Урал»). На них стали производить «урезанный» вариант ЗиС-5. Модель лишили боковых бортов, бампера и одной фары. Тормозная система тоже претерпела изменения, а кабину изготавливали из дерева.

В 1942 году для военной промышленности на московском заводе создали ЗиС-42 и ЗиС-42М с задними гусеничными двигателями. Обе модели пришли на смену выпущенному ранее ЗиС-22, у которых быстро приходили в негодность резиноканевые гусеницы. Но даже с целыми лентами маневренность техники была как у «слона в посудной лавке». А на снегу машина просто вставала, так как забившийся в движитель снег мешал крутиться ведущим колесам.

В 1946 году на разрабатываемых моделях опробовали стеклоподъемники с сервоприводом и гипоидную главную передачу в КПП.

Производство новых грузовиков гражданского назначения восстановилось только к 1947 году. Новое творение конструкторов внешне походило на американские тягачи 30-х годов. Зато ЗиС-150 получил 5-ступенчатую КПП, термостат, пневматический привод в тормозной системе и уменьшенный до 38 л/100 км расход топлива (прежние модели «кушали» по 50 с лишним литров). Через три года машину усовершенствовали, полностью убрав при изготовлении кабины дерево и обновив карбюратор.

Использованы фото: комплекса градостроительной политики и строительства города Москвы (stroim.mos.ru), портала ProGorodNN.ru, проектов TechStory.ru, Avto-CCCP.ru и AutoWP.ru

1950-е



Зил-130 стал впоследствии настоящей легендой



Зил-131 создавали для нужд военных

В 1950 году на огромной территории завода в нескольких цехах приступают к производству холодильников. А годом позже коллекцию выпускаемой продукции пополняют велосипеды. Не останавливается и выпуск военной техники — бронетранспортеров, амфибий и шасси для мобильных ракетных установок.

В 1953 году опыт завода имени Сталина перенимает Китай. Между этой страной и СССР подписан договор о дружбе и взаимопомощи. Так началась история завода, который мы ныне знаем по продукции под брендом FAW (First Automotive Works). Во время китайские инженеры и рабочие проходили стажировку именно на ЗиС. Результатом стало появление в Китае полного аналога ЗиС-150 под именем Цзефан.

В это же время идет разработка второго послевоенного поколения грузовых автомобилей — ЗиС-125. Параллельно с конструкторами Анатолием Кригером и Георгием Феста, которые черпали идеи из американской разработки Ford F-600, свою инновационную модель создавали на Днепропетровском автозаводе. Но их модель не получила одобрения «сверху», а все чертежи и сам опытный образец отправились в московский завод. Курировал работу над новинкой руководитель предприятия Иван Лихачев. Опытные образцы он так и не увидел — скончался в 1956 году, после чего



Военные прозвали ЗИЛ-157 «Труменом»



ЗИЛ-157 особо ценили за простоту

было решено присвоить заводу его имя.

Но работа над ставшим впоследствии легендарным ЗИЛ-130 грузовиком не прекратилась. В опытном образце из Днепропетровска был установлен экспериментальный V6-двигатель мощностью 135 л. с. с объемом 5,2 л. Конструкторы ЗиЛа решили его не использовать и на следующий образец поставили мотор от модели ЗиЛ-150. Предварительно его модернизировали, увеличив мощность до 140 л. с., но в ходе испытаний выяснилось, что он подвержен перегреву во время работы. Решение пришло из других цехов завода, где разрабатывали лимузин с индексом 111 для членов Политбюро. Для него изготовили принципиально новый 220-сильный агрегат, который и решено было «довести до ума» и воткнуть в грузовик. Проблема была в том, что двигатель для правительственной машины требовал использования 95-го бензина, что было крайне нерационально. К 1959 году инженеры уменьшили степень сжатия, сократив мощность до 150 л. с., зато грузовик прекрасно себя чувствовал при использовании А-76 с расходом 28 л на 100 км. Модель получила гидроусилитель руля, панорамное лобовое стекло, отличную для того времени систему вентиляции и отопления кабины, кузов объемом 5,1 м³. Но для запуска в массовое производство требовалась модернизация завода.



ЗИЛ-164 получил массовое распространение не только в СССР, но и в ГДР



В ЗИЛ-164 применялся двигатель мощностью 97 л. с.

В 1957 году в серийное производство запустили модель ЗИЛ-164А — модернизированный вариант ЗиС-150. Изменения заключались в установке нового двигателя, однодискового сцепления, новой трансмиссии и гидроамортизаторов. До него была версия без приставки А в индексе, правда, от 150-й модели ее отличала только новая решетка радиатора.

Для военных нужд были созданы 4 экземпляра Зил-165. Это был своего рода гибрид 130-й и 157-й моделей, которые еще не были в массовом производстве. Он оснащался гидроусилителем руля, верхнеклапанным 6-цилиндровым 125-сильным мотором от первого образца ЗиС-130, трансмиссией и ходовой частью от Зил-157. Модель успешно прошла испытания, но военные не стали ее заказывать. Первоочередной задачей служивые посчитали размещение трех вооруженных членов экипажа в кабине, а она оказалась слишком узкой.

Вскоре Министерству обороны показали полноприводный 3,5-тонный грузовик Зил-131. Фактически, это был доработанный наконец-то 165-я модель с кабиной от опытного Зил-130Л. Но военных она снова не устроила — на этот раз придрались к внешнему виду крыльев и сложной форме решетки радиатора. Поэтому через 8 лет, когда 131-й пошел в серийное производство, на нем все-таки установили кабину от 165-й модели.

В 1958 году в серийное производство трехосный полноприводный Зил-157 с устройством для регулирования давления воздуха в шинах колес и односкатной ошиновкой, мотором мощностью 104 л. с. и синхронизированной КПП.

В 1959 году началась долгожданная реконструкция завода, которая, правда, первые 2 года ползла черепашим шагом. Пока строились новые корпуса, инженеры успешно применили в новых образцах грузовиков четырехкамерный карбюратор. Чуть позже разработчики внедрили в конструкцию машин и кондиционеры.



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

ПЕРЕВОЛОЦКИЙ
МЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД



СНЕГОУБОРОЧНАЯ
ТЕХНИКА НА МТЗ

ООО «Механический завод»
461263, Оренбургская область,
п. Переволоцкий,
ул. Пролетарская 86
Тел.: +7 (35338) 31-4-78
25-5-01
21-2-75
83533831478@mail.ru
www.pmezavod.ru

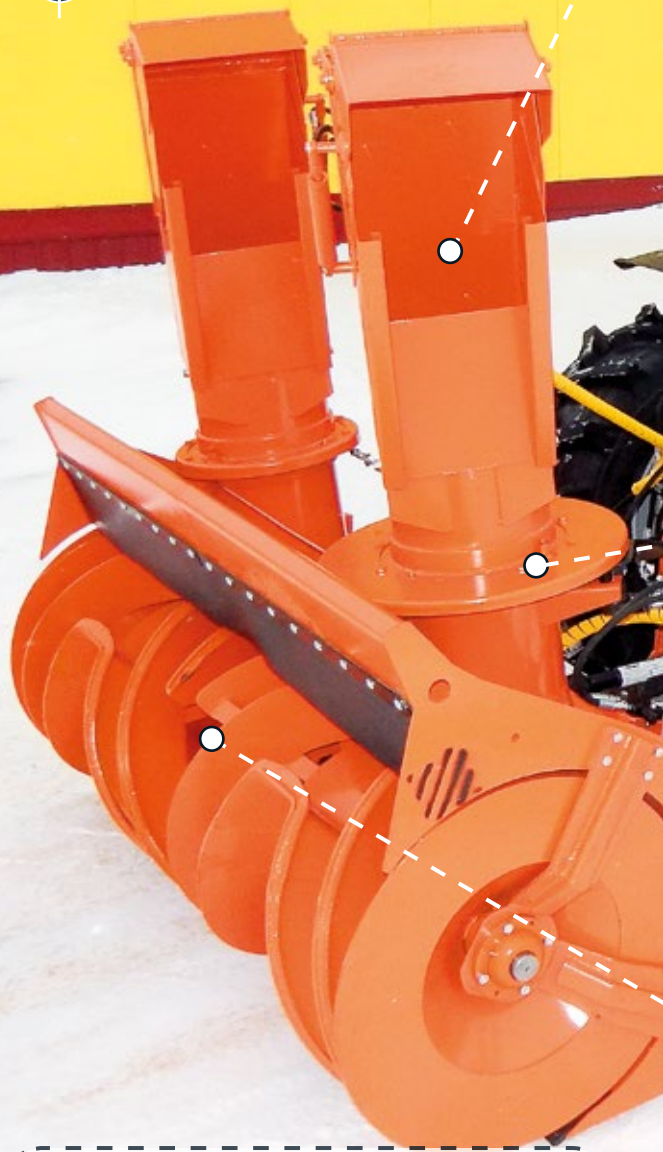
ПРЕВРАЩАЕМ ТРАКТОР В УНИВЕРСАЛЬНУЮ МАШИНУ

Уже зарекомендовавшая себя среди потребителей фронтальная совковая щетка претерпела еще ряд изменений и стала настоящим универсальным инструментом. Коммунальные службы в нескольких городах России уже оценили новую модификацию щетки с бункером ЩФС 2.0 с механическим приводом и навеской НУ-2.

Разработчики применили в конструкции основной щетки гидравлический привод. Кроме того, дополнительно появилась возможность выгрузки в самосвалы. Причем все функции навесного оборудования приводит в движение стандартная гидросистема трактора.

Навесной механизм ЩФС 2.0 имеет несколько принципиально новых узлов для монтажа на фронтальный погрузчик. Прицепное устройство обеспечивает автоматическое копирование поверхности и выполняет роль предохранителя от сильных ударов оборудования об различного рода ограждения. Естественно, это облегчает работу механика и делает эксплуатацию проще.

Если взглянуть в новейшую историю и вспомнить 2013 год, ставший для переволоцкого «Механического завода» годом новинок и модернизаций, то успехом обозначился серийный выпуск фронтальной совковой щетки ЩФС 2.0 с системой обеспыливания на 500 л, и пуск в производство «гибридной» навески НУ-2 с возможностью установки портала для монтажа фронтального погрузчика МКДУ-82Б. Тогда же были разработаны узлы и агрегаты для импортной навески Hauer — этот симбиоз позволяет проводить монтаж навесного оборудования серии СУ 2.1 на технику с этой навеской, причем не только на модели «Беларусь», но и на трактора других известных мировых производителей. Модернизацию прошли и некоторые узлы снегоуборочных машин: чуть изменились фрезы, на выбросной трубе появился новый усиленный козырек. Изменились углы подъема и поворота, претерпел изменения передний привод ВОМ — получил защитный корпус и увеличил срок службы расходных материалов (цепь, звездочки) до двух сезонов. И это еще не полный список изменений.®



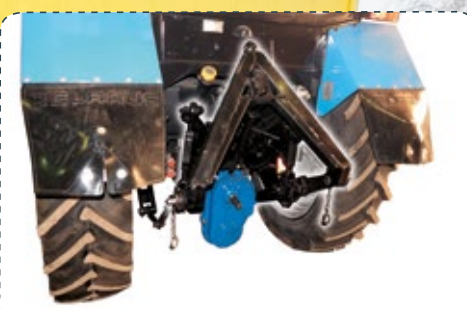
Производительность 600 т/ч
Скорость 1,8 — 18 км/ч



Снегоуборочная машина с названием «Истребитель снега» захватывает снежные валы высотой до 1 м и шириной до 2,1 м. Управляемый вектор выброса снега может варьироваться от 2 до 25 м. Производительность при средней загрузке достигает 600 тонн в час.



Универсальная навеска позволяет за несколько минут монтировать любую модель снегоуборочной машины СУ 2.1 или гидрофицированный снежный отвал СО 2.5. Именно НУ 2 дает нашей снегоуборочной технике важное преимущество — быстросъемность, которая достигается за счет применения БРС и кардана с шлицевым соединением. Мы сделали это для одной цели — повысить многозадачность вашего МТЗ.



Простой и надежный механический привод сохраняет все функции задней навески. Цепной редуктор и кордан, передающий крутящий момент на навеску НУ 2.



Управляемый вектор выброса снега. Угол поворота областного патрубка 220°. Управление осуществляется из кабины трактора.



Защитный механизм и эластичные муфты соединяющие Т-образный редуктор с фрезами. Обеспечивает надежную и долгосрочную работу всех механизмов.





Более семи лет ООО «Механический завод» в Переволоцке считается лидером по производству отечественного навесного оборудования в своем сегменте по объемам продукции. Примечательно, что стоимость в разы ниже зарубежных агрегатов для уборки. Весь модельный ряд навесного оборудования завода рассчитан на самую популярную у коммунальных и дорожных служб модель трактора, что делает уборочные агрегаты востребованными.

Особое внимания заслуживает быстросъемное снегоуборочное оборудование серии СУ 2.1 — эта техника позволяет по-новому взглянуть на уборку снега на разных типах дорог. Серию специально разработали для трактора производства Минского тракторного завода.

Работа на тракторе без ходоуменьшителя предлагает высокие скорости при выполнении основной операции на скоростях от 1,89 до 18,4 км/ч. Удобное управление вектором выброса снега от 1 до 25 метров, бесспорно, является большим преимуществом при работе в черте города или на виадуках и трассах. Патрубок выброса снега мгновенно изменяет направление высоты потока и имеет угол поворота 220°.

В эпоху «универсальных машин» на рынке спецтехники навеска НУ-2 обеспечивает смену оборудования буквально в течение нескольких минут. Она позволяет в соответствии с конкретными погодными условиями самым эффективным способом использовать снегоуборочную технику серии СУ 2.1. Например, если осадков не много, то навесное оборудование переволоцкого завода способно не перекидывать, а сдвигать на обочину снег быстросъемным отвалом СО 2.5, который не боится даже «бульдозерных» работ. Автоматически решается проблема «нехватки» техники, один трактор теперь может выполнять конкретную необходимую задачу. Сохраняются все функции задней навески, что позволяет использовать высокопроизводительный снегоуборщик любой модели серии СУ 2.1 с дополнительным оборудованием на задней навеске — пескоразбрасывателем или щеткой.

Ну и несколько слов об импортной навеске Naueer, достаточно востребованной на МТЗ 80/82. Разработка и производство дополнительных агрегатов и механизмов для этой навески возможны без внесения изменений в оригинальную конструкцию, обеспечивая возможность агрегатирования трактора навесной снегоуборочной техникой СУ 2.1, быстросъемного отвала СО 2.5 и передней совковой щеткой ЩФС 2.0.

У завода уже есть планы на только начавшийся год. Инженеры уже работают над очередной модернизацией существующих моделей и разработкой новых. Кроме того, планируется расширить список моделей, совместимых с навесным оборудованием тракторов.®



Снежный отвал СО 2.5 с гидравлическим поворотом 60° выполнен из профилированной стали и имеет геометрию, схожую с лучшими импортными аналогами — скоростными отвалами. По периметру усилен профильной трубой, имеет два ножа (сталь и армированная резина), применяется как на НУ-2, так и на стандартную заднюю навеску с треугольником. За поворот отвечают два гидроцилиндра с диаметром штока на 60 мм.



**Производительность 500 т/ч
Скорость 1,8 — 18 км/ч**

Снегоуборщик СУ 2.1 0М — это комбинация фрезы-ротора и односекционного левостороннего отвала. Патрубок выброса снега имеет три фиксированных положения — наклон 30°, 45°, 60°, гидромотор с предохранителями позволяет вращать патрубок выброса снега с углом 220°.

**Производительность 500 т/ч
Скорость 1,8 — 18 км/ч**



Снегоуборщик СУ 2.1 ОПМ — это комбинация фрезы-ротора и односекционного левостороннего отвала, комплектуется трубой-трансформером для отброса снега в сторону и погрузки в транспортное средство. Снег буквально прессуется в кузов самосвала — этим достигается больший тоннаж вывозимой снежной массы.



Еще одной новинкой стала доработка универсальной навески НУ-2. Теперь она включает портал для установки стрелы фронтального погрузчика МДКУ-82Б, которая в свою очередь имеет более десяти съемных элементов, начиная от бульдозерного отвала и ковшей, до лесозахватов и гидромолотов. Монтаж/демонтаж всего комплекса займет не более десяти минут.



ПРИВОД ВОМ

УНИВЕРСАЛЬНАЯ НАВЕСКА НУ-2

АДАПТЕРЫ
ДЛЯ ИМПОРТНЫХ
НАВЕСОК
(без изменения
оригинальной конструкции)

HAUER
HUDRAC



УНИКАЛЬНАЯ
РАЗРАБОТКА
ИНЖЕНЕРОВ ПМЗ



ЩФС 2.0 СОВКОВАЯ ЩЕТКА С УВЛАЖНЕНИЕМ

MUSTANG-MINI



Для плавления и сохранения битума установлена плавика битума. Используется всего 1-2% битума для приготовления асфальта. Это в 3-6 раз меньше в традиционном заводе.



Генератор для автономной работы. Обеспечивает бесперебойное питание. Прост в работе. Запатентованная система снижения вибрации. Также установлен компрессор для гидронирования ямы, чтобы ремонт был качественный.

КАК ДЕЛАТЬ РЕМОНТ ДОРОГИ ЗИМОЙ?

Мини-асфальтобетонные заводы «Мустанг-Мини» можно назвать панацеей для дорожных служб, занимающихся ямочным ремонтом, а также для ТСЖ или управляющих компаний, которые занимаются благоустройством придомовых территорий. Имея на балансе целый завод, умещающийся на небольшой одноосный прицеп, больше не нужно зависеть от поставщиков асфальта, а особенно от постоянно растущих цен. Производительность мини АБЗ впечатляет – от 3 до 5 тонн асфальта в час.

Подобные решения давно используются в США и странах Европы. Их можно купить и в России, правда при наличии минимум 6 миллионов рублей. Отечественная разработка «Мустанг-Мини» обойдется в 5 с лишним раз дешевле, за счет того, что состоит из простых элементов, которые абсолютно взаимозаменяемы и ремонтируемы. Самое дорогое и сложное устройство – это горелка, которая обеспечивает плавку битума и разогрев материала, а также шестеренка сушильного барабана. Однако, по словам инженеров, шестерня каленная и ее гарантированный ресурс составляет от 4 до 5 лет. Если эта деталь каким-то чудом выйдет из строя раньше, ее обещают заменить бесплатно. Также в мини АБЗ применяется шестеренчатый насос, который гораздо надежнее винтового.

Разработчики оснастили свой продукт простым дизель-генератором с обычной системой охлаждения. В нем отсутствует автоматика и дополнительные электронные системы, которые бы усложнили и сделали дорожке сервисное обслуживание. Примечательно, что «Мустанг-Мини» можно подключать от внешнего источника, т. е. работать без генератора.

- БОЛЕЕ 5 ЛЕТ РАБОТЫ НА РОССИЙСКИХ ДОРОГАХ
- ВОЗМОЖНОСТЬ ЯМОЧНОГО РЕМОНТА С МАРТА МЕСЯЦА
- СЕБЕСТОИМОСТЬ РЕМОНТА В 7 РАЗ НИЖЕ
- ЦЕНА НИЖЕ НЕМЕЦКОГО АНАЛОГА В 4 РАЗА
- ВСЕГДА В НАЛИЧИИ



Иркутск



Якутск



Система фильтрации задерживает выброс пыли в окружающую среду. Можно работать в городе без проблем.



Мощный прицеп с поворотной осью обеспечивает надежность. Итальянская горелка для разогрева материала обеспечивает стабильность и надежность.

+ 7 (391) 204 62 41

miniABZ@mail.ru



КРУПНЫМ ПЛАНОМ



Н. Новгород



Саратов



Магадан



«КАК ПРОДЛИТЬ ДОРОЖНЫЙ СЕЗОН, ВЫИГРАТЬ АУКЦИОН И НАЧАТЬ ДЕЛАТЬ РЕМОНТ ДОРОГ УЖЕ ЗИМОЙ?»

Зима и весна у дорожников считаются едва ли не «мертвым» сезоном. Все крупные заказы и бюджеты на ремонт дорог освоены еще осенью. А что делать в остальное время? Асфальтобетонные заводы простаивают, а если и запускаются, то исключительно для выпуска больших партий смеси. А тратить огромные суммы на десятки грузовиков с асфальтом ради мелких заказов на ямочный ремонт или содержание придомовых территорий нецелесообразно.

Устоявшиеся в последние несколько лет в Сибири теплые зимы дают возможность дорожникам зарабатывать на строительстве и ремонте. Осталось только свести к минимуму все возможные затраты, начиная от смеси для покрытия дорог и заканчивая используемыми материалами, не нарушая ГОСТ.

Решением проблемы выступит асфальтная установка «Mustang-mini», которая позволяет сделать рентабельным ремонт не в «сезон», когда большой асфальтобетонный завод запускать не выгодно, а ремонт делать необходимо.

Для производства асфальтобетонной смеси в «Mustang-mini» не требуется покупать тонны песка и щебня. Установка работает с асфальтной крошкой или ломом, которые стоят в разы дешевле. В них уже есть битум, а значит расход этого материала снижается в 3-6 раз. Да, он стареет с годами, но обновить его свойства можно путем добавления различных пластификаторов. В итоге получается самая низкая себестоимость ремонта. Дешевле только засыпать яму шлаком, но это уже не ремонт.

«Когда нужно и сколько нужно асфальта решаете только вы, и никто вас больше не заставит ждать и ограничивать себя в необходимых объемах. В сезон купить асфальт часто бывает очень сложно. Есть вариант искать того, кто укладывает асфальт недалеко, и договариваться, чтобы часть асфальта ушло «на сторону». Бывает, что просто нет выбора и возможности купить. Ремонт производится в режиме «здесь и сейчас», не нужно ждать, когда приедет самосвал с асфальтом. Ваш ремонт будет теперь происходить по-другому. Приехал, подготовил место ремонта, изготовил и поехал дальше. Такой ремонт соответствует всем требованиям безопасности», — рассказывает директор ООО «ДальСнаб» Илья Голдаев.

При разработке установки «Mustang-mini» конструкторы исключили излишнюю автоматизацию, и оставили только самое необходимое. Например, нагрев асфальта осуществляется автоматически и заканчивается в тот момент, когда достигается необходимая температура. Рабочему не нужно контролировать этот процесс. То же самое касается и битума.

ПЕРЕРАБАТЫВАЕМ ОТХОДЫ В АСФАЛЬТ

Для ямочного ремонта установка позволяет использовать лом асфальта или асфальтную крошку. Себестоимость получается самой низкой. Дешевле только засыпать яму шлаком, но это уже не ремонт.

Производитель «Mustang-mini» поможет узнать цены на лом асфальта или асфальтную крошку, а также просчитать выгоду для своего региона учитывая местные цены на сырье и асфальт в нужном регионе. Прямо сейчас напишите нам электронную почту miniABZ@mail.ru и в ответ придет обзор цен по России.

ВАМ УЖЕ НЕ НУЖНО ТРАТИТЬ ДЕНЬГИ НА ЩЕБЕНЬ, ПЕСОК

Щебень и песок можно не покупать, вместо этого купите лом или крошку асфальта. Они стоят в несколько раз дешевле инертных материалов.

КОЛОССАЛЬНАЯ ЭКОНОМИЯ НА БИТУМЕ

Расход битума снижается в 3-6 раз. Если учитывать, что большую долю в себестоимости асфальта занимает битум, то такой низкий расход битума позволяет серьезно снижать себестоимость и конкурировать с асфальтными заводами.

ИСКЛЮЧИТЕ ДОСТАВКУ ИЗ СЕБЕСТОИМОСТИ, ОНА БОЛЬШЕ ВАМ НЕ НУЖНА

Ремонт производится в режиме «здесь и сейчас», не нужно ждать самосвал с асфальтом, когда приедет. Ваш ремонт будет теперь происходить по-другому. Приехал, подготовил место ремонта, изготовил и поехал дальше. Такой ремонт соответствует всем требованиям безопасности.

ВЫ НЕ БУДЕТЕ ЗАВИСЕТЬ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ АСФАЛЬТА

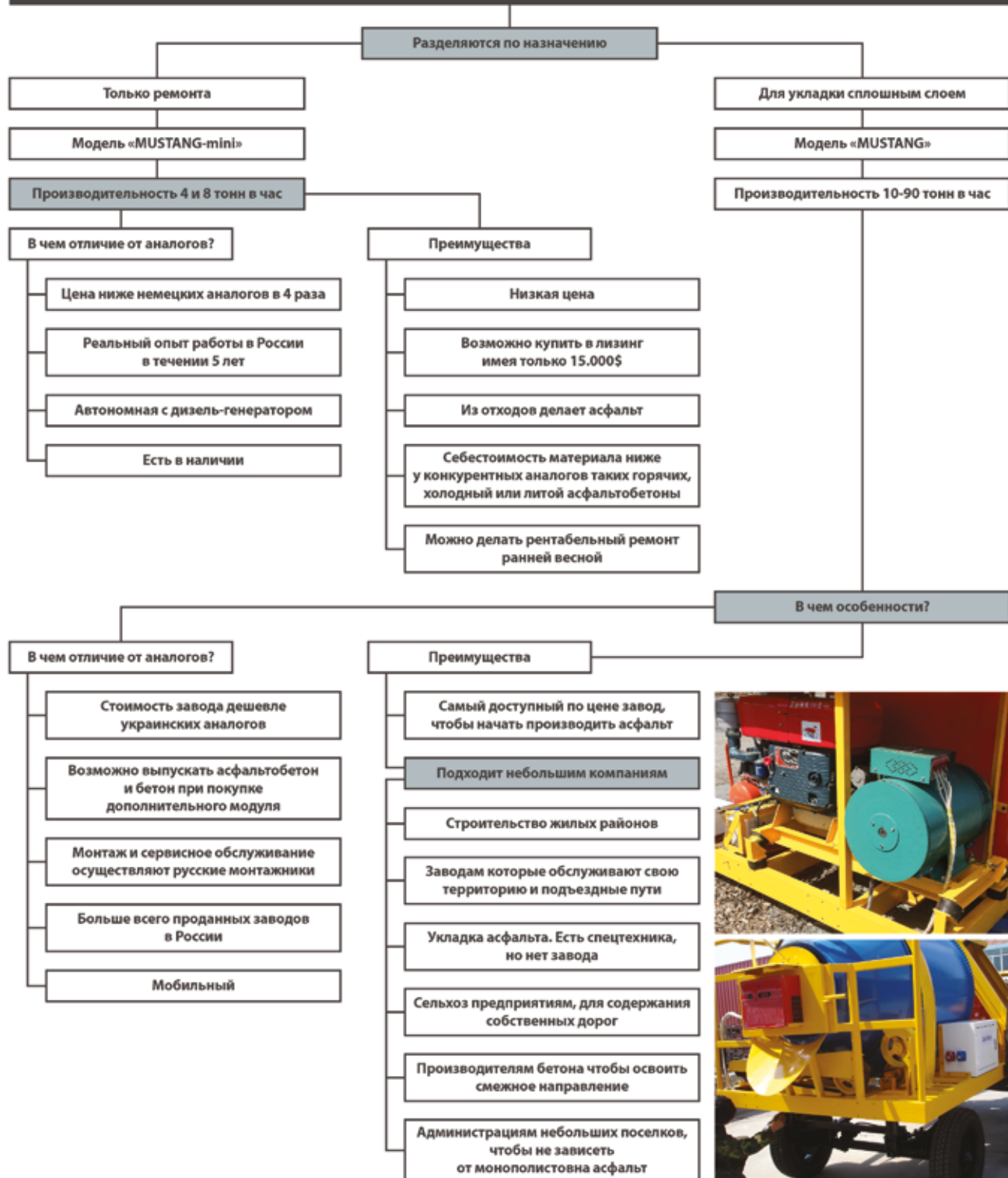
Когда нужно и сколько нужно асфальта, будете решать только вы, и никто вас больше не заставит ждать и ограничивать себя в необходимых объемах.

ПРОСТОТА РАБОТЫ И ОТСУТСТВИЕ ПРОБЛЕМ С ПЕРСОНАЛОМ

Завод настолько прост в эксплуатации, что на нем сможет работать рабочий с низкой квалификацией. В «ДальСнабе» нашли «золотую середину»: исключили излишнюю автоматизацию, и оставили только самое необходимое.



ЗАВОДЫ СЕРИИ «MUSTANG»





ВЫСТАВКА

**ТРАНСПОРТ И ДОРОГИ СИБИРИ
СПЕЦТЕХНИКА
СИБАВТОСЕРВИС**

22-25

АПРЕЛЯ

2015



Россия, Иркутск, ул. Байкальская, 253-а
тел.: (3952) 352-900, www.sibexpo.ru

СибЭкспоЦентр

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ПАРТНЕР

Preußer

0+

SIBCOMAK

SibComak / СибСтройЭкспо
Международная выставка
строительной техники,
оборудования и технологий

3 – 6 февраля 2015

Место проведения: Новосибирск, Россия
МВК «Новосибирск Экспоцентр»

Совместно с **SibBuild**

В рамках выставки:

- ✓ Строительная и дорожная техника
- ✓ Бетонные заводы, оборудование для производства бетона и ЖБИ
- ✓ Подъемно-транспортные машины и оборудование
- ✓ Генераторное и компрессорное оборудование
- ✓ Материалы и технологии для дорожного строительства



www.SibComak.ru



Организатор:
ITE Сибирь
Тел.: +7 (383) 363 00 63
www.ite-siberia.ru

При поддержке:



Правительство
Новосибирской области



















Мэрия
г. Новосибирск

реклама



ОРГАНИЗАТОР

АРЕНДА СПЕЦТЕХНИКИ

	<p>ООО АТК «Азимут Вега» г. Красноярск, Северное шоссе, 25 тел.: +7(391)291-13-12, 294-74-71 тел.: 292-88-78 (Ольга) atkav01@mail.ru www.azimut-vega.ru</p>	<p>Аренда спецтехники у нас — выгодные предложения, быстрое оформление, исключительные условия для каждого клиента. Оператор каждой единицы техники — профессионал, что гарантирует безупречное исполнение своих обязательств.</p> 
	<p>ООО «СибАвтоТранс» г. Иркутск, ул. Баррикад, 62/5, оф. 3 тел.: +7 (3952) 620-162, 620-132 факс: +7 (3952) 336-872 tkintek@mail.ru</p>	<p>Компания предоставляет услуги аренды спецтехники, а также услуги грузоперевозок по России. Из спецтехники мы можем предложить: самосвалы (r/n от 3 до 25 т), кран-борт (r/n 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.</p> 
	<p>Транспортная компания «Авторитет» г. Иркутск, ул. Розы Люксембург, 202 Б-307 тел.: +7 (3952) 70-70-69 сот.: +7-983-411-75-19 avtoritet.irk@yandex.ru www.tk-avtoritet.ru</p>	<p>Услуги спецтехники по городу, области и России. У нас Вы сможете заказать любые автокраны от 5 т до 120 т, автовышки от 12 м до 32 м, бульдозеры, экскаваторы, автогрейдеры, погрузчики, компрессоры, ямобуры, сваебойный агрегат, бобкетты, трапы до 100 т, а также услуги автовозов по России.</p> 
	<p>ООО «АнтеК» 660001, г. Красноярск, ул. Ладо Кежовели, 67 стр. 3, оф. 414 тел.: +7(929) 333 04 15 +7(391) 215-51-95 antek.man3@mail.ru www.tkantek.ru www.antektk.ru</p>	<p>Транспортная компания ООО «АнтеК» с огромным удовольствием станет для вас надежным партнером, профессиональной опорой и поддержкой для вашего бизнеса! (еврофуры, рефрижераторы, п/прицепы, трапы, автокран 25-70 тн, погрузчики, автогрейдер, «воровайки», автовышки и т. д.). Грузоперевозки, услуги спецтехники.</p> 
	<p>Прогрессивные транспортные системы г. Иркутск тел.: +7 (3952) 338-338 338-338@kes38.ru www.irkgruz.ru</p>	<p>Компания «Прогрессивные транспортные системы» предоставляет услуги международных (доставка груза в Китай, Монголию, страны Европы) и междугородних (авто, авиа, ж/д) перевозок, а также услуги спецтехники.</p> 
	<p>ООО «РусАрм» 660048, Красноярск, ул. Караульная, 31 тел.: +7 (391) 283-0-283 8-908-211-87-34 info@rusarm24.ru www.rusarm24.ru</p>	<p>Компания ООО «РусАрм» оказывает большой спектр услуг по аренде спецтехники. На выбор заказчиков — автокраны, тягачи, бульдозеры, вибротрамки, колесные погрузчики, гидравлические экскаваторы и мини-экскаваторы, самосвалы, компрессоры и многое другое.</p> 
	<p>ООО СК «Стальмост» г. Красноярск, ул. Тамбовская, 1В тел.: +7(391) 272-07-14 skstalmost@mail.ru www.skstalmost.com</p>	<p>Аренда и услуги спецтехники является одним из направлений деятельности строительной компании «Стальмост». Наша компания занимается предоставлением услуг спецтехники и сдачей спецтехники в аренду более 10 лет. В наличии — собственный парк спецтехники (кранов, автокранов, экскаваторов, гусеничных кранов), которые могут оказывать услуги и/или сдаваться в аренду.</p> 
	<p>ТК ООО «ТрансЭнерго» г. Красноярск, Северное шоссе, 1 км 5 стр. 9. Дрокинская гора. тел.: +7 (391) 256-70-57, 8-950-972-3880 trenergo@yandex.ru</p>	<p>Услуги спецтехники: автокраны (25 т), гусеничные краны (ДЭК 251, 631), экскаваторы, бульдозеры, самосвалы (20 т), мини погрузчики (Bobcat, Locust), «воровайки» (5 т., 12 т), тягачи, полуприцепы (12 м, 14 м), трапы (9,5 м, 10,5 м), экскаватор-погрузчик Venieri.</p> 



На нашем сайте всегда доступны видеорепортажи, фотогалереи и полезная информация о рынке спецтехники

**ООО «ПКФ СибСтрой»**

г. Красноярск,
ул. Рейдовая, д. 68, оф. 301
тел.: +7 (391) 241-18-82, 241-66-18
sv-stall@mail.ru
www.sv-stall.ru

Надежный транспорт — половина успеха любой стройки. Покупка спецтехники доступна и обоснована для крупных организаций. Не менее актуальными вопросами являются ее содержание и обслуживание. Очевидно, что более рациональный подход — аренда.

**ООО «ТАГАРА»**

г. Красноярск,
ул. 60 лет Октября, 109 «г»
тел.: +7 (391) 233-15-81, 158-08-85
tagara@bk.ru
www.tagara.ru

Обратившись к нам, вы можете заказать грузоперевозки трапами 25 и 40 тонн, услуги грейдера, бульдозера, экскаватора и самосвала.

**ООО «Омега Плюс»**

г. Красноярск, ул. Калинина, 60
тел.: +7 (391) 272-94-72
omega-kras@mail.ru
www.24-av.ru

Услуги автовышки с высотой подъема от 12 м до 22 м.
Услуги автокрана 5 тонн.
Стоимость от 800 руб./час. Наличный/безналичный расчет.

**ЗАПЧАСТИ****ООО «СпецТехКрас»**

г. Красноярск,
ул. Джамбульская, 16 стр. 2 офис 322
тел.: +7 (391) 208-95-28, 205-28-80
+7 929 333-8-333
spectehkras@mail.ru
www.spectehkras.ru

Предлагаем поставку запасных частей и агрегатов в сборе, в наличии и на заказ для всех видов техники.
SHANTUI, XCMG, LIU GONG, SAMSUNG, HYUNDAI, CASE, SDLG, JCB, SUMITOMO, BOBCAT, HIDROMEK.
Наличный и безналичный расчет, отсрочка платежа при заключении договора.
Гибкая система скидок. Оптимально приемлемые цены и сроки поставок.

**ООО «ЕнисейТехноИмпорт»**

г. Красноярск,
ул. Свердловская, д. 3/3, оф. 204
тел.: +7 (391) 269-55-05, 241-13-42
eti-2009@mail.ru
www.eti-kr.ru

Поставка запасных частей, расходных материалов и навесного оборудования к импортной строительной и коммерческой технике HYUNDAI, KOMATSU, HITACHI, DAEWOO, SAMSUNG, HOWO, SHANTUI напрямую с заводов-производителей Азии и Европы.

**ООО «СпецДорМаш»**

г. Красноярск,
ул. 60 лет Октября д. № 148
тел.: +7 (391) 269-55-05, 241-13-42
Факс: +7 (391) 235-52-82
sdm2011@list.ru
sdm2011.ru

Спецтехника, запчасти, ремонт:
Грейдеры: ДЗ-98, 122, 143, ГС-250, ГС-14.02
Бульдозеры: Т-130, 170, Б-10
Экскаваторы: ЭО-3323, ЕК-14, 18, ЭО-4225, ЭО-5126
Погрузчики: ТО-28, 30, В-138, 140, ПК-6, К-702
Катки: Раскат, ДУ-47, 48
Расходные материалы

**ООО «Альянс РАУМ»**

г. Красноярск
ул. Остров Отдыха, 10 оф. 220
8-800-500-05-52 (звонок бесплатный)
8 (391) 208-00-98 (г. Красноярск)
zakupka@raum.pro
www.raum.pro

- Аренда вилочных погрузчиков от 1 дня до 5 лет.
- Поставка запасных частей и расходных материалов.
- Ремонт вилочных погрузчиков всех марок.
- Выездной сервис.
- Шины для спецтехники.
- Навесное оборудование для спецтехники.
- Дизельные генераторы.
- Складские стеллажи.

**ООО «Универсал-Спецтехника»**

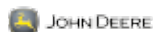
650036, г. Кемерово,
ул. В. Терешковой, 66
тел.: 8 (800) 700-88-33
info@ust-co.ru
www.ust-co.ru

Компания «Универсал-Спецтехника» осуществляет поставку запасных частей, расходных материалов и ГСМ по всей территории РФ: 40 складов запасных частей по всей территории РФ
Запасные части на технику любых производителей.



ОРГАНИЗАТОР

Сервис и ремонт



Красноярск ул. Полигонная, 10 Т.: +7 (391) 273-71-81
 Назарово ул. 1-я коммунальная, 6 Т.: +7 (39155) 7-38-38
 Кемерово ул. Терешковой, 66 Т.: +7 (3842) 34-61-05
 Томск ул. Угрюмова, 10 Т.: +7 (3822) 65-28-70

Новосибирск ул. Никитина, 100 Т.: +7 (383) 362-29-14
 Иркутск ул. Рабочего штаба, 29е Т.: +7 (3952) 482-462
 Братск Промплощадка, 1 Т.: +7 (3953) 371-372
 Новокузнецк ул. Щорса, 7 Т.: +7 (384) 399-17-37



Новосибирск ул. Сухарная, 25 Т.: +7 (383) 225-14-84
 Новосибирск ул. Садовая, д. 200 Т.: +7 (383) 262-53-20
 Новосибирск ул. Северный проезд, 29а Т.: +7 (383) 328-14-90
 Красноярск ул. Башиловская, 10а Т.: +7 (391) 228-50-51

Красноярск пр. Котельникова, 16 Т.: +7 (391) 255-52-68
 Красноярск ул. 2-я Брянская, 18а Т.: +7 (391) 255-50-04
 Абакан ул. Толстого 75 Т.: +7 (3902) 28-14-45
 Иркутск ул. Тракторная, 4 Т.: +7 (3952) 76-71-27



Красноярск ул. Башиловская, д. 1А Т.: +7 (391) 255-59-01
 Красноярск пр. Котельникова, 16 Т.: +7 (391) 255-52-68

Иркутск ул. Рабочего штаба, 30А Т.: +7 (3952) 58-29-20
 Барнаул ул. Тракторная, 19-а Т.: +7 (3852) 31-50-32



Новосибирск ул. Толмачевская, 33в Т.: +7 (383) 303-11-77
 Новосибирск ул. Софийская, д.2а/1 Т.: +7 (3832) 45-55-19

Красноярск ул. Затонская, 36 Т.: +7 (391) 234-85-07
 Кемерово пр. Кузнецкий, 256 Т.: +7 (3842) 36-15-77



Абакан ул. Советская, 48 Т.: +7 (3902) 24-69-15
 Красноярск ул. 60 лет Октября, 105 Т.: +7 (391) 236-03-53
 Красноярск ул. 60 лет Октября, 105 Т.: +7 (391) 239-97-44

Новосибирск ул. Тюменская, д. 18 Т.: +7 (383)317-33-04
 Новосибирск ул. Софийская, 2а/1 Т.: +7 (383) 334-75-18
 Омск ул. 3-я Молодежная, 2д Т.: +7 (3812) 56-03-58



Красноярск ул. 60 лет Октября, 105 Т.: +7 (391) 236-23-93
 Красноярск ул. 60 Лет Октября, 105 Т.: +7 (391) 236-03-53
 Абакан ул. Утренние зори, 11 Т.: +7 (3902) 27-82-46

Новосибирск ул. Плотинная, 2 Т.: +7 (383) 306-66-04
 Новосибирск ул. Варшавская, 16 Т.: +7 (383) 345-17-23
 Иркутск ул. Костычева, 28 Т.: +7 (3952) 42-26-28



Красноярск ул. Красной Звезды, 1-13 Т.: +7 (391) 290-60-15
 Красноярск ул. Затонская, 62 Т.: +7 (391) 201-61-61
 Белово 1-й Телеут, 25 Т.: +7 (38452) 3-45-31

Иркутск ул. Тракторная, 4 Т.: +7 (3952) 63-11-15
 Новосибирск ул. Медкадры, 10 Т.: +7 (383)233-24-25
 п/ст Тальжино ул. Кирова, 14 Т.: +7 (3843) 55-39-48



Красноярск ул. Вавилова, 1, стр. 51 Т.: +7 (391) 215-27-13
 Красноярск Северное шоссе, 25 Т.: +7 (391) 258-36-47

Иркутск ул. Тракторная, 18А Т.: +7 (3952) 722-735
 Новосибирск ул. Тюменская, 18 Т.: +7 (383) 299-02-22



Красноярск ул. 60 лет Октября, 105 Т.: +7 (391) 236-57-80
 Иркутск ул. Костычева, 28 Т.: +7 (3952) 42-26-28

Новосибирск ул. Тюменская, 18 Т.: +7 (383) 317-33-04
 Новосибирск ул. Плотинная, 2 Т.: +7 (383) 306-28-51



Красноярск ул. Затонская, 36 Т.: +7 (391) 201-60-10
 Красноярск ул. Затонская, 62 Т.: +7 (391) 205-03-35
 Новосибирск ул. Софийская 2А/1 Т.: +7 (383) 334-75-18

Кемерово пр. Кузнецкий, 256 Т.: +7 (3842) 36-15-33
 Иркутск ул. Челябинская, 25 Т.: +7 (3952) 508-175
 Томск ул. Вилюйская, 52 Т.: +7 (3822) 65-05-72



Новосибирск ул. Планетная, 55 Т.: +7 (383) 279-00-21
 Новосибирск ул. Хмельницкого, 103 Т.: +7 (383) 325-33-83
 Кемерово ул. Радищева, 1 Т.: +7 (3842) 345-240

Красноярск Северное шоссе, 15д Т.: +7 (391) 299-73-70
 Иркутск ул. Ширямова, 2, оф.4 Т.: +7 (3952) 500-867
 Барнаул ул. Власихинская, 198 Т.: +7 (3852) 505-549



Красноярск проезд Связистов, 15 Т.: +7 (391) 205-80-46
 Красноярск Северное шоссе, д. 8 Т.: +7 (39155) 7-38-38

Новосибирск ул. Объединения, 59 Т.: +7 (383) 272-64-46
 Иркутск ул. Ширямова, 24 Т.: +7 (3952) 64-88-33



Красноярск ул. Солнечная, 12 Т.: +7 (391) 265-85-15
 Иркутск ул. Сурнова, 22Н Т.: +7 (3952) 777-480

Новосибирск ул. Шевцовой, 2 Т.: +7 (383) 200-10-70
 Барнаул пр. Космонавтов, 2а Т.: +7 (3852) 50-14-11



Красноярск ул. Вавилова, 2д Т.: +7 (391) 266-06-55
 Ачинск Южная промзона, кв. XII, стр. 1 Т.: +7 (39151) 3-35-87

Иркутск ул. Ширямова, д. 50в Т.: +7 (3952) 55-05-41
 Новосибирск ул. Дуси Ковальчук, д. 1, к.1 Т.: +7 (383) 212-56-11



Спешите оформить подписку
и получайте свежий номер прямо в офис



Сервис и ремонт

	Красноярск Назарово	проезд Связистов, 15 пр. Metallургов, 1м	Т.: +7(391)205-80-46 Т.: +7 (391) 202-55-99	Новосибирск Иркутск	ул. Объединения, 59 ул. Ширямова, 24	Т.: +7 (383) 272-64-46 Т.: +7 (3952) 64-88-33
	Красноярск Красноярск Красноярск	ул. Мечникова, 50 пр-т Котельникова, 16 ул. Цимлянская, 35Б	Т.: +7 (391) 290-38-28 Т.: +7 (391) 255-52-68 Т.: +7 (391) 268-20-08	Новосибирск Иркутск Братск	ул. Нижегородская, 268 ул. Сурнова, 22Н ул. Комсомольская, 39А	Т.: +7 (383) 262-57-00 Т.: +7 (3952) 482-415 Т.: +7 (3953) 416-856
	Красноярск Иркутск	ул. 60 лет Октября, 148 ул. Тракторная, 4	Т.: +7 (391) 223-55-66 Т.: +7 (3952) 63-11-15	Барнаул Новосибирск	ул. Попова, 202 ул. Толмачевская, 33в	Т.: +7 (3852) 72-22-11 Т.: +7 (383) 303-17-25
	Красноярск Новосибирск	пр. Metallургов, 1м ул. Станционная, 104	Т.: +7 (391) 254-05-31 Т.: +7 (383) 230-56-98	Красноярск Барнаул	ул. Красноармейская, 8 ул. Тракторная, 21	Т.: +7 (3842) 49-05-72 Т.: +7 (3852) 22-35-68
	Красноярск Красноярск Красноярск	ул. Затонская, 62, стр. 1 ул. Калинина, 84, оф. 205 ул. Павлова, 1	Т.: +7 (391) 220-99-44 Т.: +7 (391) 291-18-92 Т.: +7 (923) 300-61-20	Новосибирск Иркутск Кемерово	ул. Приграничная, 5 ул. Челябинская, 25 ул. Муромцева, 1	Т.: +7 (383) 269-44-88 Т.: +7 (3952) 508-175 Т.: +7 (3842) 28-29-56
	Красноярск Иркутск	Северное шоссе, 15Д ул. Байкальская, 277А	Т.: +7 (391) 299-75-57 Т.: +7 (3952) 28-96-96	Новосибирск Кемерово	Северный проезд, д. 22 пр. Кузнецкий, д. 127/6	Т.: +7 (383) 214-55-02 Т.: +7 (3842) 376999



г. Красноярск, ул. Краснодарская, 37, офис 4

(391) 2-766-267
2-503-878
2-550-300

СКЛАД ЗАПЧАСТЕЙ

СЕРВИСНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ

ШАССИ НА БАЗЕ MERCEDES



Продажа Бетононасоса ZOOMLION на базе шасси Mercedes










SHOWROOM

ПОДЪЕМНО-ПОГРУЗОЧНАЯ ТЕХНИКА



Мини-погрузчик John Deere 318D

Мощность двигателя 64 л. с. (47 кВт)
 Эксплуатационная масса 2,9 т
 Номинальная грузоподъемность 816 кг
 Грузоподъемность с противовесом 885 кг
 Опрокидывающая нагрузка 1,8 т
 Макс. высота разгрузки 2,98 м
 Поток в гидросистеме 68,1 л/мин
 Макс. скорость 10,9 км/ч

ДИЛЕР

ООО «Тимбермаш Байкал»
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 т./ф.: +7 (391) 273-71-81



Экскаватор-погрузчик John Deere 315SK

Эксплуатационная масса 8,28 т
 Мощность двигателя 92 л. с. (69 кВт)
 Объем погрузочного ковша 1 м³
 Объем экскаваторного ковша 0,21 м³
 Глубина копания телескоп. стрелой (стандартная/удлиненная рукоять) 4,27 м/5,4 м
 Трансмиссия 5-скорост. PowerShift (до 40 км/ч)
 Зад. мост эл. педаль вкл. 100% гидравл. блок.
 Навесное оборудование... гидролинии на стреле для подключения

ДИЛЕР

ООО «Тимбермаш Байкал»
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 т./ф.: +7 (391) 273-71-81



Фронтальный погрузчик John Deere WL56

Вес 16,8 т
 Мощность двигателя 216 л. с. (160 кВт)
 Объем ковша 3,1 м³
 Высота выгрузки 4,07 м
 Макс. скорость 40 км/ч вперед / 25 км/ч назад
 Производительность гидронасоса 336 л/мин
 Усилие отрыва 17,8 т
 Нагрузка прямого опрокидывания 12,25 т

ДИЛЕР

ООО «Тимбермаш Байкал»
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 т./ф.: +7 (391) 273-71-81



КМУ Fassi F110 на шасси КамАЗ-43502

Максимальный вылет стрелы 7,9 м
 Грузоподъемность на мин. вылете 5,18 т
 Грузоподъемность на макс. вылете 1,3 т
 Размах опор 5,53 м
 Двигатель Cummins ISB6.7, 275 л. с.
 Привод полноприводный

ДИЛЕР

ООО ГК «Дамин»
 г. Набережные Челны,
 Индустриальный проезд, 29
 т.: +7 (8552) 53-74-54



КМУ DongYang SS2036 на шасси КамАЗ-43118

Грузоподъемность 8 т / 2 м
 Макс. высота 22,7 м (25,9 м с гуськом)
 Рабочий радиус 19,8 м (23 м с гуськом)
 Количество секций 6
 Размах опор 6,1 м (перед)/4,4 м (зад)
 Колесная формула 6х6
 Двигатель КамАЗ 740.662, 300 л. с.
 Трансмиссия МКПП ZF9

ДИЛЕР

ООО ГК «Дамин»
 г. Набережные Челны,
 Индустриальный проезд, 29
 т.: +7 (8552) 53-74-54



Автокран «Клинцы» KC-55713-1K-4

Грузоподъемность 25 т
 Длина стрелы 31 м
 Высота подъема крюка 31,8 м
 Масса телескопируемого груза 6 т
 Профиль стрелы оvoid
 Шасси КамАЗ-65115
 Двигатель Cummins ISB6.7e4, 298 л. с.

ДИЛЕР

ООО «Техпромсервис»
 г. Красноярск, ул. Затонская, 32, стр. 1
 т.: +7 (391) 204-06-24



Мы всегда открыты к общению и ждем ваши предложения
в нашей официальной группе на Facebook



ПОДЪЕМНО-ПОГРУЗОЧНАЯ ТЕХНИКА



Автокран «Клинец» КС-55713-5К-4

Грузоподъемность..... 25 т
Длина стрелы..... 31 м
Высота подъема крюка 31,8 м
Масса телескопируемого груза..... 6 т
Профиль стрелы овоид
Шасси..... КамАЗ-43118
Двигатель..... КамАЗ-740.622, 300 л. с.

ДИЛЕР

ООО «Техпромсервис»
г. Красноярск, ул. Затонская, 32, стр. 1
т.: +7 (391) 204-06-24



Мини-погрузчик ЧЕТРА МКСМ 800А-1

Двигатель Cummins A 2300, 47 л. с. (35 кВт)
Грузоподъемность..... 0,8 т
Объем ковша 0,46 м³
Опрокидывающая нагрузка..... 1600 кгс
Привод управления гидрооборудованием механический
Гидравлика..... 75 л/мин
Максимальная скорость 10 км/ч

ДИЛЕР

ООО «ГК Гранд-Трактор»
г. Красноярск, ул. Мусоргского, 8
т.: +7 (391) 291-35-43



Автовышка с платформой ПСС-132.45

Высота подъема 45 м
Грузоподъемность..... 400 кг
Размер платформы (транспортный) 1,9х0,57х1 м
Размер платформы (рабочий)..... 3,15х1,1х1 м
Угол поворота платформы 360°
Допустимая скорость ветра на 10 м 10м/сек
Шасси..... КамАЗ-43118

ДИЛЕР

ООО «ТехПромСервис»
г. Красноярск, ул. Затонская, 32, стр. 1
т.: +7 (391) 204-06-24

ПАРУС
АВТОЦЕНТР

ГАРАНТИЯ НАДЕЖНОЙ РАБОТЫ

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИЛЕР

ГРУППА
СИЛОВЫЕ АГРЕГАТЫ

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ЗАПЧАСТИ

ЯАЗ
ЯАЗДА



SACHS

МАЗ ■ КРАЗ ■ УРАЛ ■ КАМАЗ

660111, г. Красноярск
ул. Пограничников, 47

trade@krasparus.ru

Розничный отдел:
(391) 226-48-71

Оптовый отдел:
(391) 226-48-73





СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА

**Бульдозер John Deere 850J**

Двигатель..... PowerTech 6081, 188 л. с. (138 кВт)
 Трансмиссия..... гидростатическая
 Глубина резания отвала..... 600 мм
 Объем перемещаемого грунта..... 5,57 м³
 Глубина рыхления..... 724 мм
 Базовый вес..... 18,9 т
 Тяговое усилие на крюке..... 344 кН

ДИЛЕР

ООО «Тимбермаш Байкал»
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 т./ф.: +7 (391) 273-71-81

**Автогрейдер John Deere 872G**

Мощность двигателя 275 л. с. (205 кВт)
 Привод полноприводный
 Макс. рабочий вес 22,05 т
 Ширина грейдерного отвала..... 4,88 м
 Тяговое усилие на отвале..... 19,85 т
 Максимальная скорость движения 44,5 км/ч
 Ширина бульдозерного отвала 2,69 м
 Макс. заглубление рыхлителя..... 426 мм
 Ширина рыхлителя..... 2,21 м

ДИЛЕР

ООО «Тимбермаш Байкал»
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 т./ф.: +7 (391) 273-71-81

**Фронтальный погрузчик AsiaKing AK200**

Двигатель..... Weichai Huafeng ZHBZG1,
 88 л. с. (65 кВт)
 Рабочий вес 4,1 т
 Номинальная грузоподъемность 1,8 т
 Объем ковша 0,9 м³
 Высота разгрузки 3,2 м
 Макс. усилие отрыва ковша..... 43 кН
 Привод полный

ДИЛЕР

ООО «РосКомплект ДВ»
 т.: +7 (4162) 580-667, +7 (914) 558-0667

ГРУЗОВАЯ ТЕХНИКА

**Самосвал John Deere 410E**

Тип..... шарнирно-сочлененный
 Грузоподъемность..... 37,2 т
 Вместимость кузова 17,8 м³
 Угол подъема кузова 70°
 Двигатель..... John Deere PowerTech 6135, 443 л. с.
 Трансмиссия... АКПП планетарная, 8 перед./4 зад.
 Макс. скорость..... 55 км/ч
 Радиус поворота 8,9 м (внешний)/4,6 м
 (внутренний)

ДИЛЕР

ООО «Тимбермаш Байкал»
 г. Красноярск, ул. Полигонная, 10
 т./ф.: +7 (391) 273-71-81

**КамАЗ 4308 бортовой с двухрядной кабиной**

Двигатель Cummins 6, 245 л. с.
 Трансмиссия..... МКПП ZF6, 6-ступенчатая
 Грузоподъемность 11,8 т
 Бортовая платформа 5x2,45x5 м
 Емкость топливных баков 210 л

ДИЛЕР

ООО ГК «Дамин»
 г. Набережные Челны,
 Индустриальный проезд, 29
 т.: +7 (8552) 53-74-54

**Седельный тягач КраЗ-6443 0000080**

Двигатель..... ЯМЗ-238ДЕ2, 330 л. с. (234 кВт)
 Трансмиссия..... 8-ступенчатая МКПП
 Колесная формула..... 6х6
 Нагрузка на ССУ..... 17 т
 Полная масса тягача..... 28 т
 Полная масса автопоезда..... 58,8 т
 Топливные баки..... 2 по 250 л

ДИЛЕР

ООО «СибАвто»
 г. Красноярск, ул. Краснодарская, 37
 т.: +7 (391) 251-39-09



SHANTUI

www.reallstroy.ru



- **БУЛЬДОЗЕРЫ**
- **ПОГРУЗЧИКИ**
- **ЛЮБАЯ ДОРОЖНАЯ ТЕХНИКА**



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

ЗЕМЛЕРОЙНАЯ И БУРОВАЯ ТЕХНИКА

Экскаватор John Deere E210 LC

Эксплуатационный вес..... 23,33 т
 Длина рукояти/Вылет стрелы 2,9 м/5,7 м
 Глубина копания 6,52 м
 Двигатель..... PowerTech 6065H, 155 л. с. (114 кВт)
 Макс. производительность основных насосов 224х2 л/мин
 Макс. производительность насоса управляющего контура 20 л/мин
 Скорость поворота платформы 12,7 об/мин.

ДИЛЕР

ООО «Тимбермаш Байкал»
 г. Красноярск, ул. Полюнная, 10
 т./ф.: +7 (391) 273-71-81


Буровая установка SUNWARD SWDM42

Тип бурения..... роторный
 Диаметр бурения..... 3 м
(с обсадной трубой – 2,5 м)
 Глубина бурения 106 м
 Крутящий момент..... 450 кН*м
 Двигатель..... Cummins QSX15-C540-T2 (403 кВт)
 Общий вес..... 136 т
 Ширина гусеницы 900 мм

ДИЛЕР

ООО «РосКомплект ДВ»
 т.: +7 (4162) 580-667, +7 (914) 558-0667


Вибропогрузатель Yongan Machinery YZ-300

Двигатель..... Caterpillar C15*2,
 1160 л. с. (886 кВт)
 Макс. тяговое усилие..... 2000 кН
 Макс. возбуждающая сила 3700 кН
 Поток жидкости в гидравлике 1200 л/мин
 Общий вес..... 13,54 т

ДИЛЕР

ООО «РосКомплект ДВ»
 т.: +7 (4162) 580-667, +7 (914) 558-0667

КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА

Снегоуборочная машина СУ 2.1 ОПМ

Шасси..... МТЗ 82.1
 Гидроходоуменьшитель не требуется
 Управляемый вектор выброса снега..... 2-25 м
 Ширина захвата 2,1 м
 Высота погрузки..... 2,9 м / 3,5 м
 Высота убираемого снежного вала.... 1 м/проход
 Рабочая скорость 1,89-18,4 км/ч
 Привод рабочего органа механический
 Привод исполн. механизмов гидравлический
 Производительность 500 т/ч

ДИЛЕР

ООО «Механический завод»
 Оренбургская область,
 п. Перволюцкий, ул. Пролетарская 86
 т.: +7 (35338) 31-478


Снегоуборочная машина СУ 2.1

Шасси МТЗ 82.1
 Гидроходоуменьшитель не требуется
 Управляемый вектор выброса снега..... 2-25 м
 Ширина захвата 2,1 м
 Высота убираемого снежного вала.... 1 м/проход
 Рабочая скорость 1,89-18,4 км/ч
 Привод рабочего органа механический
 Привод исполн. механизмов гидравлический
 Диаметр фрезы-ротора 700 мм
 Производительность 600 т/ч

ДИЛЕР

ООО «Механический завод»
 Оренбургская область,
 п. Перволюцкий, ул. Пролетарская 86
 т.: +7 (35338) 31-478


Щетка фронтальная совковая ЩФС 2.0

Шасси..... МТЗ 82.1
 Ширина захвата 2 м
 Ширина захвата с лотковой щеткой 2,3 м
 Рабочий объем совка 180 л
 Объем бака обеспыливателя 500 л
 Рабочая скорость 1,9-18,4 км/ч
 Привод основной щетки..... мех., гидравл.
 Привод лотковой щетки..... гидравлический
 Диаметр дисков..... 550 мм
 Высота выгрузки 3,5 м

ДИЛЕР

ООО «Механический завод»
 Оренбургская область,
 п. Перволюцкий, ул. Пролетарская 86
 т.: +7 (35338) 31-478



ООО «ДАМИН»

КАМАЗ С ДВУХРЯДНОЙ КАБИНОЙ

Компания «Дамин» освоила производство двухрядных кабин на шасси автомобилей КАМАЗ. Семиместная кабина позволяет без привлечения дополнительного транспорта организовать перевозку комплексной бригады из семи человек. Кабина имеет единое пространство и состоит из двух отсеков. Передний отсек оборудован откидной кабиной, двумя пассажирскими и одним водительским сиденьем. Задний отсек представляет собой двухдверную кабину с четырьмя пассажирскими сиденьями.



**КРОМЕ ТОГО, НА ШАССИ МОЖЕТ БЫТЬ
УСТАНОВЛЕНА ЛЮБАЯ НАДСТРОЙКА:**

бортовые платформы

автогидроподъемники

буровые и крано-манипуляторные установки

пожарные надстройки и лестницы

фургоны различного назначения и т.д

www.damin16.ru

г. Набережные Челны

Тел.: 8 (8552) 53-74-54, 53-74-72



Информационно-рекламный журнал «Грейдер» № 1 (07) январь-февраль 2015 г. Суммарный тираж номера 24 000 экземпляров. Распространяется бесплатно.

РЕДАКЦИЯ

660068, г. Красноярск, ул. Мичурина, 3в, оф. 405

тел.: (391) 237-15-37

e-mail: igrader@pgmedia.ru, www.igrader.ru

Главный редактор

Щетников Артем Александрович

Выпускающий редактор

Евгений Ошкин

Дизайн и верстка

Максим Мариютин, Анна Городилова

Авторы материалов

Артем Щетников, Юлия Ющенко,

Александра Александрова

Корректор

Наталья Кублицкая

| promogroup media |

УЧРЕДИТЕЛЬ:

ООО «ПромоГрупп Медиа»

ИЗДАТЕЛЬ

ООО «ПромоГрупп»,

660068, г. Красноярск, ул. Мичурина, 3в, оф. 405

тел.: (391) 237-15-37

Генеральный директор

Юрий Устинович

Отдел маркетинга

Наталья Перовошикова, Олеся Голенко

marketing@pgmedia.ru

ОТДЕЛ ЛОГИСТИКИ

Олег Дрофа

ОТДЕЛ ПРОДАЖ

тел.: (391) 237-15-37

reklama@pgmedia.ru

Олеся Зубрицкая, Дарья Хмелева, Екатерина

Добрых, Лина Дмитриева, Кирилл Радеев

Руководитель проекта:

Юлия Ющенко

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 типографии:

ПК «Ситалл», г. Красноярск. Тираж 8 000 экземпляров.

Красноярский филиал ООО «Типография

«Комсомольская правда», г. Красноярск

Тираж 16 000 экземпляров.

Подписано в печать: 16.01.2015. Дата выхода: 20.01.2015

СОВЕТЫ МЕХАНИКУ



Как не допустить поломок бульдозера?

Простои техники из-за вынужденного ремонта не лучшим образом отражаются на прибыли предприятий. Понятно, что любая техника рано или поздно выходит из строя. Изнашиваются детали, требуется замена рабочих агрегатов. Но в большинстве случаев, как говорят специалисты сервисных центров, те же бульдозеры попадают к ним из-за банального халатного отношения операторов и механиков, которые не соблюдают простые правила, рекомендованные производителями. Мы напомним, какие действия нужно совершать перед началом работы на бульдозере.

Перед запуском двигателя, оператор должен провести внешний осмотр машины. Проверить соединения опорного шланга и гидравлического цилиндра на наличие следов подтеков масла и воды. А также проверить уровень масла шупом в маслосборнике двигателя, в картере коробки передач и картере гидротрансформатора.

Для проверки уровня охлаждающей жидкости достаточно снять крышку радиатора и взглянуть, видно ли нижнюю границу фильтра. Если она скрыта жидкостью, то проблем нет. В случае недостатка, необходимо ее долить, затем запустить двигатель и проверить уровень воды после 5 минут работы на холостом ходу.

Следующим шагом рекомендуется проверить затяжку болтов крепления воздухоочистителя, трубы глушителя, подвески опорного катка и других соединений. Ослабленные крепления могут привести к серьезным неприятностям.

Также стоит обратить внимание на состояние электропроводки, указатель запыленности фильтра и ход рычагов рулевого управления.

После рабочей смены также необходимо осмотреть бульдозер, предварительно очистив его от грязи. Обязательно проверить и при ослаблении подтянуть болтовые соединения отвала, толкающих брусьев, опор, гидросистемы бульдозера и рыхлителя.

Реклама Онлайн
реклама. онлайн. медиа

(812) 401-64-64
(495) 757-54-64
(383) 227-64-64
www.reklama-online.ru

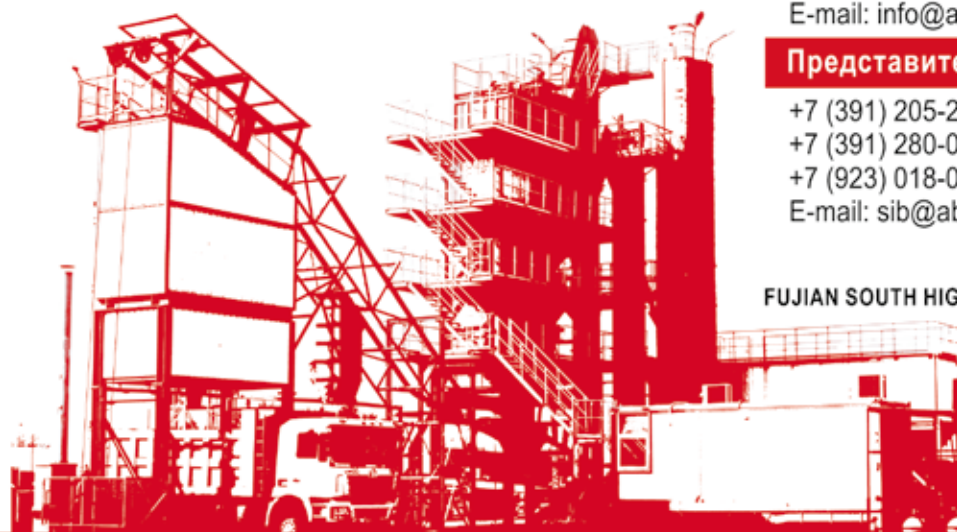
Все виды рекламы.
Все регионы РФ и СНГ

Радио
Телевидение
Транспорт
Интернет
Наружка
Почтовая СММ
ВТУ/Промо

ООО «Группа компаний «Реклама Онлайн» в Новосибирске, ул. Новосибирская, Демиско, 10А, ОГРН 1105476202811



АСФАЛЬТОБЕТОННЫЕ ЗАВОДЫ БЕТОНОСМЕСИТЕЛЬНЫЕ УСТАНОВКИ



Международный отдел в Китае

+86 (595) 2820-1110
Fenze District Quanzhou City, Fujian
Province, 362012, P. R. C.

Представительство в Москве

+7 (499) 608-08-15
+7 (913) 030-04-80
+7 (926) 439-66-62
E-mail: info@abz-nflg.ru

Представительство в Сибири

+7 (391) 205-25-18
+7 (391) 280-04-80
+7 (923) 018-07-07
E-mail: sib@abz-nflg.ru

www.nflg.ru
www.abz-nflg.ru

FUJIAN SOUTH HIGHWAY MACHINERY CO., LTD.



РОСДОРСНАБ

г. Красноярск, пр. Metallургов, 1М
ЭКСПОЦЕНТР «МЕГАПОЛИС»

info@rosdorsnab.com
www.rosdorsnab.com

+7 (391) 205-10-31
многоканальный

Поставка запасных частей к АБЗ «Кредмаш»
(Д508, ДС117, ДС158, ДС185, ДС168, КДМ201)

Поставка запасных частей к АБЗ «Тельтомат»

Поставка БСУ, РБУ, и АБЗ пр-ва Китай

Дробильно-сортировочное оборудование
LIMING, ZENITH, YIFAN

Поставка дорожно-строительной техники
XCMG, SDLG, LiuGong, ZOOMLION



CP-PARTS

www.cp-parts.ru

КАЧЕСТВО И НАДЁЖНОСТЬ



НОВЫЕ ЗАПЧАСТИ

для японских, корейских
и европейских бетононасосов

KYOKUTO
kaihatsu



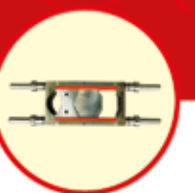
NIIGATA
Mc SWING - URBAN



IHI



mitsubishi
DIA CRETE



EVERDIGM
New global name of HANWOO



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**

реклама

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

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

