

ЖУРНАЛ **Грейдер**

О СПЕЦТЕХНИКЕ, ГРУЗОВИКАХ
И КОММЕРЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ

www.igrader.ru

16+

№2 (8) март-апрель 2015

В НОМЕРЕ | Оптимизация: Ремонт гидравлических систем | Глас: Цены на технику шокируют | В деталях: ТОП дорогих моделей | В деталях: Мелкие дилеры уйдут с рынка?

LIUGONG
RUSSIA



Качество больше не роскошь

www.sscn.ru

8 · 800 · 770 · 7970

Официальный дистрибьютор Liu Gong в России



Сибирская
сервисная компания

OMNiCOMM

мониторинг транспорта
контроль расхода топлива



СИСТЕМА КОНТРОЛЯ РАСХОДА ТОПЛИВА И МОНИТОРИНГА ТРАНСПОРТА

- МОНИТОРИНГ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И СОСТОЯНИЯ ТЕХНИКИ В РЕАЛЬНОМ ВРЕМЕНИ
- КОНТРОЛЬ РАСХОДА ТОПЛИВА, ВЫЯВЛЕНИЕ ФАКТОВ ХИЩЕНИЙ
- КОРРЕКТИРОВКА НОРМ РАСХОДА ТОПЛИВА
- АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОПОВЕЩЕНИЕ О СОБЫТИЯХ И НАРУШЕНИЯХ
- ПРЕДОСТАВЛЯЕМ ОБОРУДОВАНИЕ НА ТЕСТ

SIBCOMM.RU

ООО «Альянс» – официальный дилер в Иркутской области и Республике Бурятия

Центральный офис в Иркутске
664007, г. Иркутск, ул. Ямская 7, оф. 1
(3952) 481-101, 481-205
e-mail: irkutsk@omnicomm.ru

Представительство в г. Улан-Удэ (ООО «Стопол-С»)
670045, Республика Бурятия, г. Улан-Удэ, ул. Тропинина, 14
(3012) 568-880, 8-9025-65-15-12



«УРАЛО-СИБИРСКАЯ ПОЖАРНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМПАНИЯ»

ООО «Торговый дом РМЗ» основано в 2000 году и в настоящее время входит в состав холдинга ООО «УСПТК». Одно из основных направлений деятельности ООО «ТД РМЗ» является разработка, производство и реализация комбинированных дорожных машин на базе автомобилей «КАМАЗ», «УРАЛ», «ИВЕКО», «МАЗ». Предприятие зарекомендовало себя как добросовестный и надёжный партнёр, а географическое расположение производственных площадок позволяет оптимизировать производственную программу для значительного сокращения сроков поставки техники заказчику.



Техника, изготавливаемая ТД РМЗ - это современные и надёжные машины, производимые на базе многолетнего положительного опыта производства и эксплуатации СДМ «ТРОЙКА-2000» с использованием современных конструктивных технологических решений.

Компания является инновационной, постоянно вкладывает средства в развитие продукции и производство.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СДМ «ТРОЙКА-2000» ПОЗВОЛЯЕТ ВЫПОЛНЯТЬ ОБШИРНЫЙ ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТ ЗИМНЕГО И ЛЕТНЕГО ПЕРИОДА:

Очистка дорожных покрытий, обочин сухого и мокрого снега;

Срезка льда, наката с покрытий и снежных валов на обочинах;

Ликвидация или нейтрализация скользкости;

Очистка дорожных покрытий от грязи и пыли;

Мойка дорожных знаков, ограждений, столбиков, автопавильонов, площадок, мостов;

Удаление кустарников и выступающих на дорогу ветвей;

Скашивание травы на обочинах, откосах;

Грузоподъемные работы.





КРАТКО

6

О новом экскаваторе JCB и его конструктивных особенностях, о продлении гарантии на трансмиссии вездеходов ЧЕТРА, о лидерах российского рынка автобусов и о других новостях — в нашем традиционном кратком изложении.



ИСПЫТАТЕЛИ

8

Среднетоннажный грузовик HINO 500
Девушка за рулем грузовика — необычно. А девушка, разбирающаяся в моделях техники для перевозки грузов —невероятно? Ан нет, наша героиня испытаний — живое тому свидетельство.



ОПТИМИЗАЦИЯ

12

Решаем проблемы с гидравликой
Ремонтировать гидравлические системы или полностью менять агрегаты? Производители спецтехники традиционно дадут советы и расскажут, как и в каких случаях поступить.



ГЛАС

18

«Партнерские отношения с поставщиками комплектующих «диктует» в первую очередь потребитель»
Какие модели бульдозеров пользуются спросом в Сибири, и как строятся отношения между отечественными производителями и зарубежными поставщиками деталей?



«Спрос на технику есть, но цены приводят в состояние шока»
Для чего в Сибири нужен сервисный центр класса 4S, какие планы у китайского производителя техники Shantui, и как долго рынок будет приходить в докризисное состояние — в эксклюзивном интервью директора «ГК АМПС».

20



В ДЕТАЛЯХ

22

Рынок волнуется — раз, рынок волнуется — три...
Цена на технику — замри
Дилеры замерли в ожидании стабилизации курса рубля, мелкие игроки готовятся к уходу с рынка, лизинг в подвешенном состоянии, но некоторые находят способы упрочить свои позиции.



ScaniaWinter: парад грузовых инноваций

24

17 последних разработок специалистов шведского производителя Scania приняли участие в зимнем тест-драйве. Чем гении инженерной мысли удивляли журналистов?

30

И ЭТО ВСЕ О НИХ



ТОП самых дорогих б/у моделей спецтехники

Эти модели стоят куда дороже некоторых именитых моделей легкового транспорта, украшающих гаражи арабских шейхов и российских олигархов. Притом, что они подержанные, но очень даже востребованные.



32

Самые частые ошибки водителей спецтехники

Большая часть аварий, в которых участвует спецтехника, происходят по техническим причинам. Тут и заводской брак, и износ деталей, и несвоевременное обслуживание. Но «человеческий фактор» никто не отменял.



36

ДОРОЖНИКИ



Как в Красноярском крае выбирают участки дорог для ремонта? 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 работ КГКУ «КруДор» Наталья Цышук.



40

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ



От АМО до ЗиЛ (заключительная часть) Мы заканчиваем летопись основных вех завода, история которого началась еще 100 лет назад. Вспомним какие модели разрабатывали инженеры в непростое советское время.



46

КРУПНЫМ ПЛАНОМ



Фронтальный погрузчик LiuGong CLG 856H

Чем примечательна обновленная версия популярной модели?



48

Специализированный дорожный комплекс «Тройка-2000»

Снегоуборочное оборудование, которое не уступает европейскому



52

EXPO



56

ОРГАНИЗАТОР



60

SHOWROOM





КРАТКО



JCB JS205 – экскаватор с новыми конструктивными особенностями

Компания JCB представила новый гусеничный гидравлический экскаватор JS205. Модель позиционируют как разработку для тяжелых эксплуатационных условий. Но при этом — достаточно экономичную, позволяющую уменьшить расход топлива до 10%. Добиться такого результата позволил ряд конструктивных особенностей. Машина оснащена шестицилиндровым двигателем Cummins мощностью 140 л. с. и адаптированной к его характеристикам гидравлической системой переменной производительности. Инженеры JCB также переработали схему прокладки гидравлических магистралей по всей машине, чтобы сократить потери давления в системе и уменьшить расход мощности двигателя. Вкупе с функцией автоматического включения холостого хода обеспечивается экономичность без потери производительности.

Центральный компонент 20-тонной новинки JCB — стрела, собранная из увеличенных на 22% (по сравнению с аналогами) по высоте профилей листового металлопроката, что повышает её эксплуатационную прочность и долговечность. Поперечное сечение увеличено по высоте на 12% и ширине более чем на 7%, что позволяет увеличить усилие копания и повысить производительность машины.

JS205 имеет стандартную основную стрелу длиной 5,7 м с выбором рукоятки длиной 2,4 или 3 м. Максимальный вылет при копании с рукояткой 3 м составляет 9,79 м, а максимальная глубина копания — 6,59 м. Новая конструкция стрелы в сочетании с повышенной мощностью гидравлической системы обеспечивает усилие отрыва на ковше до 13205 кгс и усилие отрыва на рукоятке 11700 кгс.



ЧЕТРА продлевает гарантию на трансмиссию для вездеходов

В ОАО «ЧЕТРА-Промышленные машины» приняли решение продлить срок гарантии на все шестиступенчатые гидромеханические трансмиссии с электрогидравлическим переключением передач, установленные на эксплуатирующихся вездеходах ЧЕТРА ТМ140. Об этом сообщили в пресс-службе производителя. Кроме того, по желанию клиентов, комиссия специалистов ООО «Сервис Промышленных машин» — сервисной компании «Концерна «Тракторные заводы», ОАО «Курганмашзавод», на чьих мощностях выпускаются вездеходы ЧЕТРА ТМ140, и ОАО «СКБМ» — конструкторского подразделения ОАО «Курганмашзавод» — проверит техническое состояние трансмиссий в местах работы машин. При условии соблюдения правил эксплуатации машин и в случае необходимости, комиссия может принять решение о безвозмездном ремонте или замене гарантийных компонентов. Вместе с тем специалисты оценят условия эксплуатации вездеходов, осмотрят внешнее и техническое состояние машин, сформируют статистику ресурсов узлов и компонентов вездеходной техники, а также соберут отзывы и предложения потребителей. На этот шаг в компании пошли в рамках программы по поддержке и удовлетворенности потребителей. Напомним, что вездеходы ЧЕТРА ТМ140 работают в сложных условиях эксплуатации: суровом климате Арктики, Сибири и Дальнего Востока.

Для проведения аудита трансмиссии специалистами «Концерна «Тракторные заводы» владельцам нужно отправить соответствующую заявку и приложить данные, подтверждающие соблюдение требований и норм эксплуатации вездеходов ЧЕТРА ТМ140, документы о количестве вездеходных машин ЧЕТРА в технологическом парке компании и числе закрепленных за каждой машиной водителей, информацию о месте нахождения вездеходной техники к моменту аудита и ответственном контактном лице компании. В компании предупреждают, что ремонт или замена трансмиссии могут быть произведены только на вездеходах ЧЕТРА ТМ140 с наработкой до 15 тысяч км, выпущенных и отгруженных клиентам в период с августа 2011 года по декабрь 2014 года.



Мы всегда открыты к общению и ждем ваши предложения в нашей официальной группе на www.facebook.com/igrader.ru



Отечественных ножей для спецтехники станет больше



Отечественный производитель ножей для грейдеров, бульдозеров, погрузчиков — ООО «Компания «ЗиМ» — готовится увеличить объем выпускаемой продукции. Для производственного цеха уже закупили новый станок плазменной резки с ЧПУ. Ввод в эксплуатацию намечен на ближайшие недели.

Сейчас станочный парк производителя составляет 25 единиц и позволяет оперативно производить качественную продукцию, соответствующую заводским ГОСТам. К примеру, линия для впайки твердосплавных пластин обеспечивает высокую надежность твердосплавным ножам для очистки снега и увеличивает их ресурс. Ежемесячно выпускается порядка 5000 единиц ножей для грейдеров, бульдозеров, погрузчиков.

Производственная база компании, состоящая из пяти цехов и административного здания, расположена в Челябинской области. А ножи на отвал,

изготовленные здесь, поставляются во все регионы России: от Сахалина до Мурманска, а также в Казахстан, Киргизию, Белоруссию.

Ассортимент компании «ЗиМ» — производителя и поставщика ножей и стоек для спецтехники — также постоянно расширяется. Появилось много новых позиций, к примеру, перфорированные ножи из финской закаленной стали и большой выбор ножей для импортной техники: Komatsu, Caterpillar, Shantui, XCMG и т.д. Всегда в наличии также основная продукция — ножи для отечественной техники, в частности для бульдозеров ЧТЗ и ЧЕТРА, автогрейдеров ЧСДМ, «Дормаш», «Брянский Арсенал».

Собственное производство дает возможность предлагать оптимальные цены при стабильно высоком качестве продукции, а также оперативно изготавливать любые партии ножей отвала. ®

Названы лидеры российского рынка автобусов в январе-феврале 2015 года

В январе-феврале 2015 года в России было продано 1600 новых автобусов. По данным агентства «Автомат», это на сотню меньше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. Лидером продаж остается ПАЗ — число реализованных автобусов этой марки составило 900 штук, что, кстати, больше на 21% к аналогичному периоду прошлого года. На втором месте оказались белорусские МАЗы, которых было продано 175 единиц. По сравнению с январем-февралем 2014 года продажи минских автобусов упали на 39%. 150 реализованных автобусов ЛиАЗ (прирост в сравнении с первыми двумя месяцами 2014 года составил 12%) вывели бренд на 3 место в рейтинге. На 3 автобуса меньше смог реализовать НефАЗ, при этом резко увеличив долю на 118% по сравнению с январем-февралем прошлого года. А снижение продаж на 13% (40 приобретенных автобусов) поставило КАвЗ на пятое место в рейтинге. Кроме того, в ТОП-10 по продажам вошли автобусы Волжанин, Hyundai, Mercedes, Богдан и MarcoPolo.

Eberspächer открывает филиалы в Сибири

1 марта 2015 года компания ЗАО «Эберспехер Климатические Системы» открыла свой филиал в Сибирском Федеральном округе, в городе Новосибирске — «Эберспехер-Сибирь», который стал четвертым для компании.

Открытие филиала в Новосибирске не случайно, т.к. город является третьим по численности населения в России, административным и крупным промышленным центром Сибири. Подразделение расположено в центральном районе города по адресу: ул. Н. Островского, д. 111. На арендованных площадях располагаются складское и офисное помещения.

В зону ответственности Новосибирского филиала входят: Новосибирская область, Томская область, Кемеровская

область, Алтайский край, Республика Алтай, Республика Тыва, Республика Хакасия, Иркутская область, Забайкальский край, Республика Бурятия, Республика Саха (Якутия).

1 апреля 2015 года в городе Красноярске состоится открытие пятого филиала ЗАО «Эберспехер Климатические Системы» и второго по счету в Сибири.

Напомним, что группа компаний Eberspächer представлена в 50 странах мира. Она входит в число ведущих мировых разработчиков и поставщиков выхлопных систем, автомобильных отопителей, систем кондиционирования воздуха для автобусов, электрических автомобильных отопителей, автомобильных электронных систем, автомобильных шинных систем.



150
YEARS OF
INNOVATION
SINCE 1883

Eberspächer

реклама

ИСПЫТАТЕЛИ

Среднетоннажный грузовик HINO 500

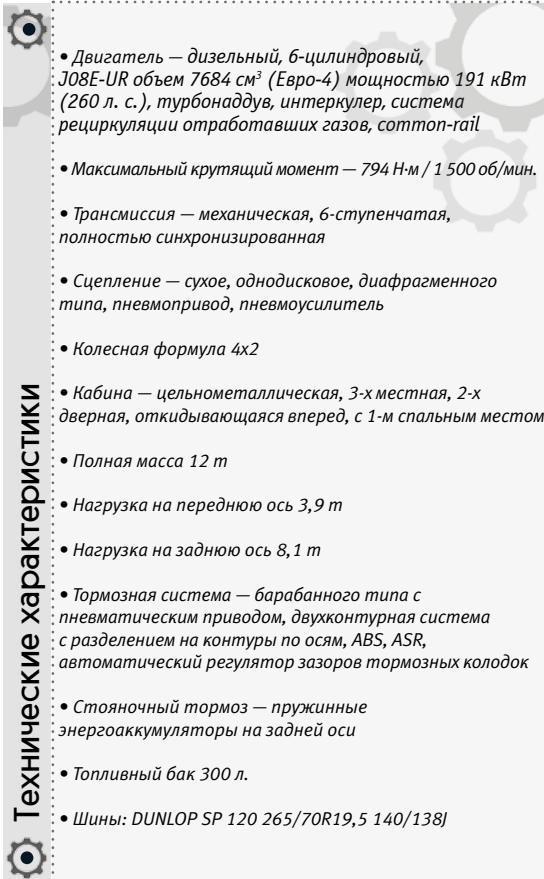
Текст: Артем Щетников Фото: Евгений Ошкин

«У меня в легковом авто нет таких удобств, как в этом грузовике»



Кризис, кризис... Да какой кризис, если грузовики HINO в Красноярске разлетаются словно горячие пирожки зимой? Нашего сегодняшнего героя испытаний нам удалось застать на площадке у официального дилера японских грузовиков — компании «Машина» — буквально в промежутке между предпродажной подготовкой и передачей очередному клиенту.

Отправив механика немного отдохнуть, мы попросили стать Испытателем очаровательную Людмилу Кривоносову. Как оказалось, девушка хорошо справляется с управлением машиной полной массой 12 т. Да еще и неплохо разбирается в технических характеристиках, разве что менять детали сама не возьмется. Итак, слово Людмиле.



Технические характеристики

- Двигатель — дизельный, 6-цилиндровый, J08E-UR объем 7684 см³ (Евро-4) мощностью 191 кВт (260 л. с.), турбонаддув, интеркулер, система рециркуляции отработавших газов, соттон-rail
- Максимальный крутящий момент — 794 Н·м / 1 500 об/мин.
- Трансмиссия — механическая, 6-ступенчатая, полностью синхронизированная
- Сцепление — сухое, однодисковое, диафрагменного типа, пневмопривод, пневмоусилитель
- Колесная формула 4x2
- Кабина — цельнометаллическая, 3-х местная, 2-х дверная, откидывающаяся вперед, с 1-м спальным местом.
- Полная масса 12 т
- Нагрузка на переднюю ось 3,9 т
- Нагрузка на заднюю ось 8,1 т
- Тормозная система — барабанного типа с пневматическим приводом, двухконтурная система с разделением на контуры по осям, ABS, ASR, автоматический регулятор зазоров тормозных колодок
- Стояночный тормоз — пружинные энергоаккумуляторы на задней оси
- Топливный бак 300 л.
- Шины: DUNLOP SP 120 265/70R19,5 140/138J



Первые впечатления

Из вариаций шасси Hino 500 этот с индексом GD8JMTA-QHR — самый часто встречающийся вариант. Есть еще шасси с полной массой 17,5 т с удлиненной рамой.

С непривычки залезть в кабину несложно, но чувствуется небольшой дискомфорт. Но уже после пары-тройки посадок ощущение пропадает. Одну ногу на подножку, вторую в кабину — и все.



О нюансах

Расход топлива составляет 21-23 литра на сотню при обычном экономичном режиме. Если «рвать коробку», то он, конечно, будет выше.

Спальное место не особо мягкое и конкурировать с зоной отдыха водителя магистральной фуры не может.

Несмотря на то, что тормоза барабанного типа считаются устаревшими и имеющими свои недостатки, система пневматическая и со своими функциями справляется хорошо. Машина же не предназначена для гонок с грузом на скорости в 150 км/ч.



Об эксплуатации

Подвеска у Hino 500 жестковата. Тряска при поездках по нашим «направлениям», коих больше чем дорог с хорошим покрытием, чувствуется даже в кабине. Но для перевозки хрупких грузов теперь можно поставить на задние колеса пневмоподвеску. Кроме того, доступна опция регулируемого уровня пола. Что отмечу отдельно – к качеству солярки машина не капризна. Отсутствует сажевая фильтрация и мочевины, а используется система дожига газов. Выхлопы прогоняются на второй раз и на выходе получаем «Евро-4». Все элементарно. По электронике присутствует все только самое необходимое.

Сталь здесь очень прочная. Шасси готово к перегрузкам. Но ставить более объемные кузова не стоит. Да, можно увеличить фургон на полметра, но это отразится на расходе топлива. Запас мощности двигателя большой. И да, машина везет груз даже сверх нормы. Тут производитель в принципе подстроился под российские реалии и выпускает грузовики с запасом прочности.

Hino 500 находится в другой весовой категории с заявленным лидером в сегменте легкого коммерческого транспорта – «ГАЗелями». Даже младшая модель – Hino 300 – опережает отечественного конкурента. У нее грузоподъемность 2,5 тонны, 150 л. с. с турбиной, 100-литровые баки, более толстая сталь, комфорт кабины. Да и разница в 1,5 тонны – это практически вторая «ГАЗель». При этом Hino 300 стоит всего на полмиллиона рублей дороже.

Для поднятия кабины предусмотрены два варианта: «дедовский» – ручной с помощью монтировки и современный – при помощи гидроэлектрического привода. В последнем случае задействуется энергия от аккумулятора нажатием одной кнопки. В движении грузовик ведет себя почти как легковая машина. Рулевое управление комфортное, переключение скоростей плавное. Обзор из кабины максимально возможный, а «слепых» зон по бокам и сзади минимум за счет нескольких огромных зеркал заднего вида. Скорость «порожняком» авто набирает быстро – сказываются 260 л. с. под кабиной. «Лежачих полицейских» грузовик переезжает спокойно – дорожный просвет составляет 200 мм. Однако на проселочных дорогах, особенно с пустым фургоном, ехать со скоростью свыше 30 км/ч рискованно для спокойствия водителя. На ухабах задняя часть так и норовит подпрыгнуть.



Вердикт

Нипо часто называют «несервисной машиной». Здесь все настолько качественно, что выходит из строя редко. А мелкие расходники можно поменять вне сервиса самостоятельно. Машина сделана так, что если вовремя смазывать все необходимые узлы, менять масло и проводить обслуживание по мере необходимости, то она будет верой и правдой служить своему владельцу не один десяток лет.



О комфорте

Порадовало, что здесь сразу есть центральный замок, шестиступенчатая коробка передач с синхронизаторами – даже не чувствуешь, как переключаются скорости. Всегда есть возможность отдохнуть, хотя спальник и небольшой, зато с матрасом. Сиденья складываются полностью на 180°. Ремни безопасности идут с преднатяжителем, что редкость для такого класса машин. Кондиционер и подогрев сидений в базовой комплектации – мелочь, а приятно. Зеркала с подогревом – у меня такого даже на легковой нет. Есть дополнительные отсеки для установки рации и тахографа, что сейчас особенно актуально будет. Все для удобства водителя под рукой. Табло со светодиодной подсветкой – информация хорошо читается. Можно дополнительно установить камеру заднего вида. Рулевая колонка регулируется по многим позициям, а вот сиденье только вверх-вниз, вперед и назад.

В кабине достаточно тепло. В исключительно редких случаях требуется доработка модели. Нипо 500 успешно эксплуатируют в Кодинске, в Лесосибирске и более северных широтах. Когда модель собирались запускать в российскую продажу, то первые испытания провели в Магадане. В условиях при -50 °С машины не подвели. Небольшие недочеты японцы учли.



Видеореверсию смотрите на www.igrader.ru



ОПТИМИЗАЦИЯ

Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Решаем проблемы с гидравликой

За последние несколько месяцев пользователи многих видов спецтехники столкнулись с дилеммой — ремонтировать ли гидравлические системы или же менять узлы полностью. Вроде бы и есть необходимость в экономии, но не каждый механик может грамотно исправить неполадки этой сложной системы.



Прообразом гидропривода стал гидравлический пресс, изобретенный в 1795 году

В первых гидравлических приводах, созданных в XVIII веке, в качестве рабочей жидкости использовали воду

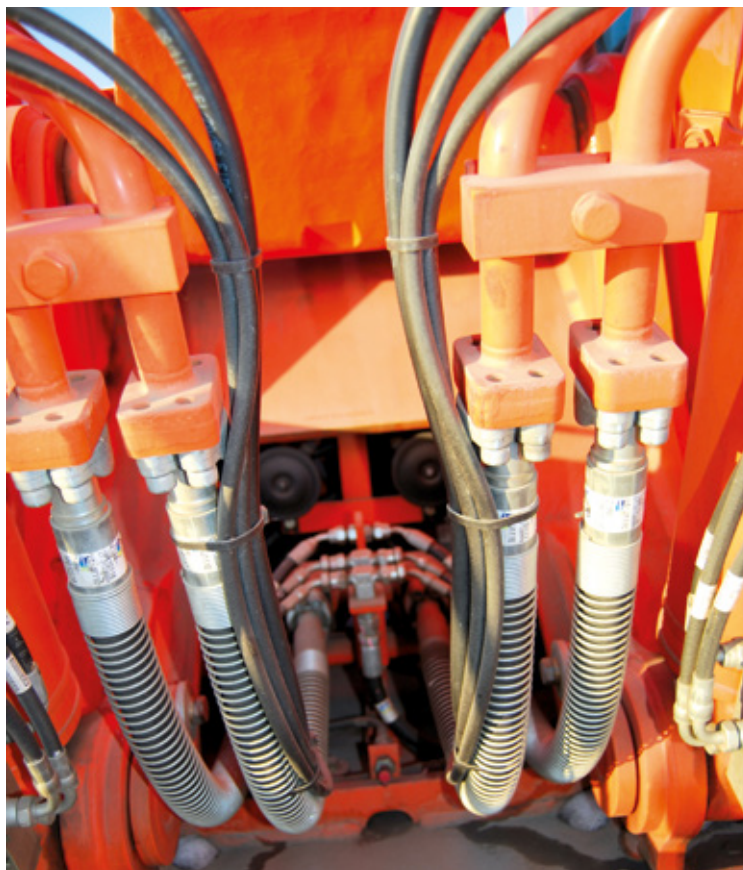
Первый экскаватор с применением гидропривода ковша появился в 1882 году

«Современный гидропривод, особенно на машинах зарубежного производства — это электрогидравлическая система. То есть, силовые исполнительные функции возложены на гидроцилиндры и гидромоторы, а управление ими осуществляется при помощи электронных систем. У такого сочетания есть как плюсы, так и минусы. Плюсов очень много и перечислять их — не хватит места в журнале. А из минусов, главный — это то, что при выполнении диагностики в случае поломки сервисному инженеру необходимо знать, как гидравлическая и электронная системы взаимодействуют (логику работы), а это уже более сложная задача, требующая умения работать «головой» с технической документацией», — объясняет ведущий инженер технической поддержки техники проектов (бурильно-сваебойное оборудование, ДСТ) ООО «Универсал-Спецтехника» ДМИТРИЙ МАЛЯСОВ.

Самую большую головную боль испытывают те, кто в погоне за экономией приобрел подержанные экскаваторы, погрузчики и т. д. О гарантийном ремонте не может быть и речи, а за устранение поломок авторизованные сервисные центры просят существенные суммы. Причем нередко случаи, когда для «лечения» прописывают полную замену агрегатов, а не конкретных запчастей. И речь не только об иностранной технике.

«Действительно, узлы гидравлических систем довольно дорогие, так как в большинстве случаев они изготовлены ведущими мировыми производителями компонентов, такими как, например, Bosch Rexroth, Hydreco Hydraulics, Sauer Danfoss. Ремонт гидравлических систем, на наш взгляд, чаще всего экономически невыгоден. Приведем пример: компания Bosch Rexroth при ремонте сложных регулируемых аксиально-поршневых машин (насосов и моторов) заменяет все внутренние подвижные части — остается только корпус, стоимость которого не превышает 10-15% стоимости нового узла. Если же поврежден и корпус, то затраты на его разборку и дефектовку — просто «деньги на ветер», — утверждают специалисты «Сервис промышленных машин» (компания, занимающейся гарантийным и постгарантийным техническим обслуживанием техники ЧЕТРА).

Опрошенные нами производители в один голос утверждают, что доверять ремонт гидравлики механикам сторонних компаний, которые не прошли обучение за заводах-изготовителях, — огромный риск. Правда, есть одна оговорка: если дело касается новых моделей. А вот с техникой, которая уже много лет работает в России, ситуация немного проще.



«Многие аналогичные машины разных производителей имеют похожие, а зачастую, те же самые компоненты, что позволяет производить ремонт, устанавливая аналоги или приобретая запчасти напрямую у производителя этих компонентов. Такие универсальные организации как наша всегда готовы помочь клиенту и произвести ремонт техники редких брендов, не говоря уже о широко представленных в России, ведь клиент готов платить деньги, и главное для него — чтобы машина работала!» — уверяет ДМИТРИЙ МАЛЯСОВ.

А чтобы минимизировать риски внезапного выхода из строя гидравлических систем, производители настоятельно рекомендуют следовать простым правилам.

«В технике ЧЕТРА используются современные гидравлические системы, работать с которыми легко и комфортно. Тем не менее, мы настоятельно рекомендуем следовать следующим простым правилам:

- поддерживать необходимый уровень масла в гидробаке и при этом использовать только рекомендованные заводом-изготовителем техники масла;
- своевременно, в соответствии с рекомендациями завода-изготовителя, производить замену масла и фильтрующих элементов;

- при замене отдельных элементов, например, РВД (рукавов высокого давления) соблюдать максимальную чистоту;

- «забыть» способ дозаправки и замены масла с помощью «ведра и воронки»: сегодня рынок предлагает множество специальных малоагрегатных агрегатов, нередко имеющих дополнительную функцию — фильтрацию масла», — напоминают азы сотрудники «Сервис промышленных машин».

В преддверии летнего периода следует помнить о мерах предосторожности при эксплуатации техники, чтобы не допустить перегрева гидравлического масла.

«Для предупреждения перегрева необходимо не допустить длительного срабатывания предохранительного клапана, что происходит при перемещении навесных орудий (перекоса отвала или рыхлителя) в крайние положения и удержании ручки управления в течение операции. Если все-таки система перегрелась и специальный сигнал предупредил об этом, необходимо предпринять следующие действия:

- остановить технику и снизить обороты двигателя до минимальных;
- переместить несколько раз в крайнее положение навесное оборудование, которое не использовалось в последних операциях, например, отвал и перекас, если выполнялась операция рыхления. Это позволит холодному маслу смешаться в баке с более горячим;
- заглушить двигатель и дождаться снижения температуры масла до приемлемой.

Исправная и правильно настроенная гидравлическая система не должна перегреваться, независимо от температуры окружающего воздуха. Если это происходит, то необходимо, не дожидаясь очередного технического обслуживания, провести диагностику системы с привлечением сертифицированного сервисного центра», — говорят представители компании по обслуживанию техники ЧЕТРА.



ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



ТАЧИБАНА ТОЁХИКО,
директор департамента технического обслуживания «Хитачи Констракшн Машинери Евразия Сейлз»

«Каждый случай неисправности всегда рассматривается индивидуально с точки зрения экономии временных и денежных затрат клиента»

«Гидравлические системы современных экскаваторов сегодня стали более производительными, но в тоже время и более сложными, однако техническое обслуживание не сильно изменилось за это время. Главным принципом поддержания работоспособности даже таких сложных систем, как гидравлика, является использование оригинальных расходных материалов и проведение рекомендованного периодического технического обслуживания с целью предотвратить неожиданные поломки. Это самый главный совет от производителя техники.

Гидравлическая система, разработанная компанией Hitachi, обладает функцией контроля потока жидкости, которая обеспечивает отличную управляемость и скорость во время работы. Эта система имеет точные настройки различных компонентов, поэтому компания «Хитачи Констракшн Машинери» не рекомендует проводить разборку или ремонт этой системы без помощи сервисной службы авторизованного дилера.

При правильных условиях эксплуатации и обслуживания компоненты гидравлической системы обладают длительным сроком

службы. Когда экскаватор работает более расчетного срока службы, то отдельные компоненты могут потребовать капитального ремонта, который предполагает наличие специального оборудования и квалифицированных механиков, иногда это влечет за собой немалые затраты, особенно если речь идет о ключевых крупных узлах. В этой ситуации замена компонента (или узла) на новый может стать более выгодной альтернативой для клиента. Но каждый случай неисправности всегда рассматривается индивидуально с точки зрения экономии временных и денежных затрат клиента.

Компания Hitachi рекомендует покупку техники только через официальных дилеров, которые постоянно проходят необходимое обучение, обладают всей информацией и навыками по работе и обслуживанию нашей техники. Только тесное сотрудничество с дилером Hitachi способно максимально продлить жизнь технике. В противном случае на технику перестанет действовать официальная гарантия производителя и дилер не сможет обеспечить полноценную техническую поддержку».

ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



АНДРЕЙ КУЗНЕЦОВ,
руководитель отдела сервиса JCB Russia

«Ремонт гидравлических моторов и насосов в специализированных мастерских зачастую дорог и не приносит желаемых результатов»

«Основное условие длительной и беспроблемной работы гидравлических систем техники JCB — это соблюдение требований инструкции по эксплуатации и своевременное проведение технического обслуживания с применением высококачественных оригинальных масел и расходных материалов. Для продления ресурса компонентов гидравлических систем желательно не перегружать технику, не допускать перегрева гидравлического масла, а также, что самое важное, полностью исключить попадание различных загрязнений в гидравлическую систему. Необходимо пристально следить за техническим состоянием машины, чистотой радиаторов охлаждения, натяжением ремней привода вентилятора и т. д., использовать масло и фильтры в соответствии с рекомендациями производителя. Важно не допускать работы на сверхнормативных нагрузках, а в случае особо высокой температуры окружающего воздуха рекомендуется снизить нагрузку на машину. В случае возникновения перегрева гидравлического масла, мы рекомендуем незамедлительно произвести замену его и гидравлических фильтров на новые, а также обратиться к официаль-

ному дилеру JCB для проведения детальной диагностики гидравлической системы.

Как показывает практика, ремонт узлов и компонентов гидравлических систем своими силами зачастую приводит к еще более серьезным проблемам и поломкам машины. Также известны случаи, когда ремонт гидравлических моторов и насосов в специализированных мастерских оказывался дорогим и не приносил желаемых результатов. Поэтому в случае серьезных поломок компонентов гидравлических систем дилеры JCB рекомендуют клиентам производить их замену на новые оригинальные запасные части. В большинстве случаев это быстрее, качественнее и надежнее, чем производить ремонт. На все оригинальные запасные части предоставляется гарантия производителя. Напомню, что компания JCB предоставляет глобальную гарантию на свою технику. В гарантийный период владелец техники может обратиться к любому из официальных дилеров JCB со своими проблемами и получить своевременную и квалифицированную помощь и поддержку. При необходимости дилеры проведут гарантийный ремонт техники в любой точке мира».



ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



АЛЕКСЕЙ ШАРОНОВ,
менеджер по поддержке клиентов
подразделения строительной и лесозаготовительной техники John Deere
в России и СНГ

**«При эксплуатации техники
должна существовать своего
рода «культура производства»**

«Современные гидравлические системы достаточно хорошо защищены от повреждений, вызванных неправильными действиями операторов. Существуют различные системы, просто не позволяющие оператору сделать что-то действительно вредное для машины. Главное — не нужно самостоятельно изменять настройки. Основные причины, которые могут привести к отказу гидравлики, — это, во-первых, попадание грязи, например, при замене поврежденных гидравлических магистралей, и во-вторых — использование рабочих жидкостей и фильтров, которые не соответствуют рекомендациям, приведенным в инструкциях. Очень важно, чтобы при эксплуатации техники существовала своего рода «культура производства», обеспечивающая чистоту гидросистемы. Гидравлические жидкости должны храниться в закрытых емкостях, запасные шланги обязательно должны быть заглушены. При замене шлангов, фильтров, рабочих жидкостей необходимо обеспечивать чистоту рабочей зоны. Кроме того, спецификации рабочих жидкостей должны соответствовать температуре, при которой осуществляется эксплуатация. Еще один важный момент, который следует учитывать, это попадание воздуха в систему при, например, замене шлангов. После замены шланга или какого-либо агрегата гидросистемы очень важно обеспечить



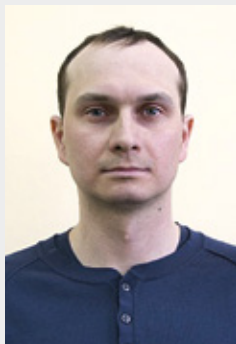
удаление воздуха из системы. Если этого не сделать, воздух, обладающий более высокой текучестью по сравнению с жидкостью, будет «прорываться» через уплотнения цилиндров, что может привести к их повреждениям.

Если следовать этим простым рекомендациям, то долгосрочная и безотказная работа гидравлических систем машин John Deere будет обеспечена.

Современные гидравлические агрегаты достаточно сложны в своем устройстве и являются прецизионными механизмами. Попытки отремонтировать их вне специализированных мастерских, «на коленке», приводят к дополнительным поломкам и дорогостоящему ремонту. Поэтому большинство производителей гидравлических агрегатов в качестве запчастей поставляют только уплотнения и укрупненные узлы, но не отдельные детали. Для того чтобы собрать и отрегулировать гидравлический агрегат требуется специализированное оборудование, которым не располагают большинство мастерских, а тем более эксплуатирующие технику организации. John Deere рекомендует заменять агрегаты в сборе. Для поддержки клиентов и снижения стоимости ремонта мы предлагаем программу REMAN, в рамках которой можно заменить вышедшие из строя агрегаты на восстановленные в заводских условиях. Важно отметить, что срок гарантии на такие агрегаты соответствует сроку гарантии на такие же новые компоненты, а в ряде случаев даже превышает его.

Добавлю, что компания не разделяет своих клиентов на «белых» и «серых». Вне зависимости от того, где заказчик приобрел технику John Deere, он может рассчитывать на полноценную поддержку со стороны дилеров компании. Единственное замечание по поводу «серых» машин касается их спецификаций. Не секрет, что в Европе и Северной Америке действуют более жесткие экологические нормы по содержанию вредных веществ в выхлопных газах. Соответственно, они используют двигатели и ряд других агрегатов, которые отличаются от тех, которые устанавливаются на машины, предназначенные для России и СНГ. Поэтому запчасти для европейской и североамериканской техники у нас не складированы, и может потребоваться время на их доставку».

ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



ДМИТРИЙ МАЛЫСОВ,
ведущий инженер технической
поддержки техники проектов
ООО «Универсал-Спецтехника»

«Элементы гидравлической системы сами по себе весьма надежны, сделаны с хорошим запасом по долговечности и способны работать при должном уходе десятилетиями. Намного чаще приходится сталкиваться с неисправностями различных датчиков, реле, соленоидов и электропроводки, а также с естественным износом деталей, которые смазываются и защищены не так хорошо, как компоненты гидросистемы. Что касается основных причин неисправности компонентов гидросистемы, то, в первую очередь, это ненадлежащее состояние гидравлической жидкости (масла), в которой может быть большое количество грязи или воды; при сильном перегреве или смешивании разных масел может произойти потеря смазывающей способности или полное изменение свойств. Применение масел, не соответствующих условиям эксплуатации или требованиям производителя техники или производителя гидравлических компонентов, почти всегда приводит к фатальным последствиям, в первую очередь, для насосов, а иногда и для всей системы. Гидравлическая жидкость — это «кровь» для гидросистемы, и отношение к ней должно быть соответствующим.

В гидравлических системах применяются разные компоненты: насосы, клапаны, распределители, гидромоторы, гидроцилиндры, трубопроводы, рукава высокого давления (шланги). Все они имеют различные варианты исполнения и, соответственно, могут существенно отличаться по стоимости, ремонтпригодности и трудоемкости выполнения ремонтных работ. Так, например, в случае с гидроцилиндрами, обычно дешевле произвести их ремонт, а не замену; шестеренные насосы официально считаются неремонтпригодными, а аксиально-поршневые ремонтируются весьма успешно, с предоставлением гарантии; клапаны и распределители в случае поломки необходимо менять, но если распределитель секционный, то можно заменить поврежденную секцию. Таким образом, нельзя утверждать, что неисправные узлы и компоненты во всех случаях нужно менять или наоборот, ремонтировать. Кроме того, часто сталкиваешься с ситуацией, когда произвести ремонт намного дешевле чем заменить узел, но это займет много времени, что приведет к длительному простоем техники, а упущенная прибыль или затраты, вызванные этим простоем, значительно превысят стоимость нового узла.

Для любого владельца идеальным является вариант, когда техника не ломается. К сожалению, не всё в нашей власти, но на многое мы можем повлиять. Так с целью предупреждения поломок можно дать владельцам несколько советов, которые, правда, носят общий характер и относятся не только к компонентам гидросистемы:

- оператор и механик должны быть ознакомлены с руководством по эксплуатации машины, и у них не должно быть никаких неясных вопросов;

- эксплуатация машины должна осуществляться в полном соответствии с руководством по эксплуатации;

- необходимо своевременно и в полном объеме проводить все предусмотренные регламентом осмотры и работы по техобслуживанию, применяя только оригинальные или разрешенные производителем к применению расходные материалы.

Если все-таки появилась какая-либо неисправность, постараться ее устранить при помощи раздела «Поиск и устранение неисправностей» в руководстве по эксплуатации. Если своими силами это не удастся, найти квалифицированного специалиста, так как безграмотный ремонт чаще приносит больше вреда, чем пользы, а, значит, увеличивает конечную стоимость ремонта и время простоя техники. Если возникшая неисправность способна вызвать повреждение других узлов и деталей, особенно связанных с вопросами безопасности, немедленно приостановить эксплуатацию машины, даже если она выполняет основные рабочие операции! Ремонт должен быть комплексным: нужно сделать все, чтобы текущая неисправность не возникла вновь и не привела к появлению других.

Таким образом, резюмируя вышесказанное, отмечу следующее:

- Диагностика и ремонт современной дорожной и строительной техники, благодаря современным технологиям, не такая сложная задача, как может показаться. Сложнее бывает найти документацию и запчасти на старую машину.

- Вопрос о целесообразности ремонта или замены вышедшего из строя узла зависит от каждого конкретного случая.

- Законы рынка позволяют без особых проблем найти организацию, готовую взяться за ремонт практически любой сложности — это чисто финансовый вопрос; тем более что «Кулибиных» и «Левшей» в России всегда хватало. Но важно помнить, что затраты на ремонт старой машины всегда больше и непредсказуемее, чем для новой.

- Необходимо знать и соблюдать все требования руководства по эксплуатации машины. При появлении неисправности не предпринимать действий, которые могут усугубить ситуацию, а ремонт доверить профессионалу».

ТЕПЛО ЕВЕРСПÄЧЕР



Eberspächer — немецкое качество, надежность!

Компания Eberspächer (Германия), занимает одну из лидирующих позиций на рынке систем отопления и кондиционирования воздуха для всех типов транспортных средств.

Воздушные и жидкостные системы отопления (Airtronic и Hydronic) — это надежный запуск двигателя и прогретый салон транспортного средства в любой мороз. Вы бережете ресурс двигателя, топливо, время.

Устройства управления — это легкий и удобный способ программирования и контроля работы отопителя с помощью обновленной линейки EasyStart: от Timer, Select и пультов дистанционного управления Remote или Remote Plus до GSM-модуля EasyStart Call.

Система кондиционирования воздуха — от воздухоохладителя испарительного типа до HVAC.

Единая справочная: **8-800-200-32-37**

Обособленное Подразделение «Эберспехер-Сибирь»

ЗАО «Эберспехер Климатические Системы»

630005, г. Новосибирск, ул. Николая Островского, 111 www.eberspaecher.ru

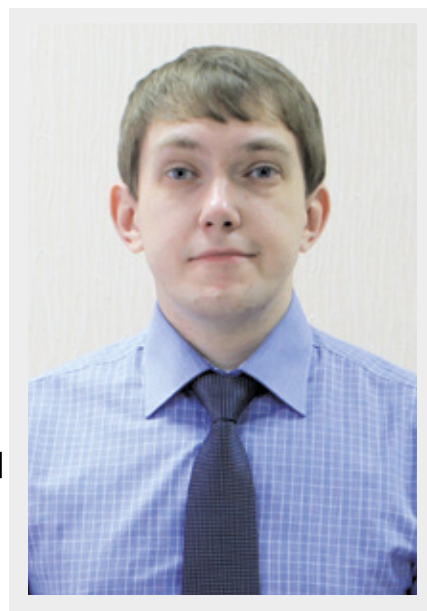


150
YEARS OF
INNOVATION
SINCE 1843

Eberspächer



Беседовал:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ



Директор по развитию продаж ОАО «ЧЕТРА-Промышленные машины» Денис Куваев: «Партнерские отношения с поставщиками комплектующих «диктуют», в первую очередь, потребитель»

Как приспособиться к изменившемуся за последние месяцы рынку спецтехники? Как, несмотря ни на что, продолжать совершенствовать технику, выстраивать надежные отношения с потребителями и партнерами и сохранять оптимизм? Об этом в эксклюзивном интервью редакции «Грейдера» рассказал директор по развитию продаж ОАО «ЧЕТРА-Промышленные машины» Денис Куваев.

— Денис, всем известно, что правительство взяло курс на импортозамещение. Отмечает ли «ЧЕТРА-ПМ», как поставщик отечественной спецтехники, увеличение спроса со стороны российских потребителей?

— Да, государственная политика импортозамещения в сочетании с активными действиями «ЧЕТРА-ПМ», направленными на собственное развитие, способствуют росту продаж техники ЧЕТРА. Мы продолжаем инвестировать в производство и НИОКР, развивать сервисные и дилерские сети и участвовать в выставках.

Конечно, в условиях кризиса из-за недостаточного финансирования покупатели более взвешенно подходят к выбору спецтехники — и это естественно. И сейчас именно у техники ЧЕТРА есть значительные преимущества — оптимальные сочетания цены и качества и стоимости владения машин.

Эти факторы — одни из основных драйверов роста продаж машин ЧЕТРА на российском рынке: несмотря на общее снижение продаж спецтехники в России, в 2014 году нам удалось закрепить за собой

треть отечественного рынка бульдозеров премиум-класса. Между тем по итогам 2015 года мы прогнозируем серьезное увеличение доли своего присутствия в сегменте.

Сегодня мы принимаем заказы на новую спецтехнику уже на второй квартал 2015 года: производственные мощности предприятий, выпускающих машины ЧЕТРА, загружены до конца первого квартала.

— А как развивается сотрудничество «ЧЕТРА-ПМ» с зарубежными партнерами на фоне последних геополитических и экономических событий? Ведь в технике ЧЕТРА наряду с отечественными силовыми агрегатами используются и американские — Cummins.

— Отмечу, что наши партнерские отношения «диктуют», в первую очередь, потребитель: среди наших клиентов есть спрос как на машины с отечественными, так и с импортными комплектующими.

В целом, наше сотрудничество с Cummins успешно развивается. В последнее время под брендом ЧЕТРА в свет стали выходить машины с двигателями отличного качества, выпущенными на мощ-

ностях совместного предприятия ОАО «КАМАЗ» и Cummins в Набережных Челнах.

Кроме того, среди наших зарубежных партнеров есть и швейцарская компания Leica Geosystems, выпускающая оборудование для измерительных и геодезических задач, и немецкая Eberspächer, производящая автокомпоненты для спецтехники.

— ЧЕТРА не перестает удивлять рынок новыми разработками и пополнением линеек спецтехники. Это реакция на запросы клиентов или, в большей степени, работа над ошибками?

— В первую очередь, мы реагируем на пожелания потребителей и на изменение конъюнктуры рынка: мы выпускаем продукцию, на которую есть спрос и которую наши потребители готовы покупать.

— Какая доля продаж техники приходится на Сибирский федеральный округ?

— Сибирь — один из самых важных регионов для нас: в этом



округе на долю ЧЕТРА приходится порядка половины всех продаж всех производителей в нашем основном сегменте — бульдозерной техники премиум-класса. Наши машины работают в добывающем секторе, на строительстве дорог, мостов, возводят инфраструктуру газовых и нефтяных месторождений, участвуют в геологоразведочных и других работах.

— Какие модели техники ЧЕТРА наиболее популярны в Сибири и почему?

— В Сибири пользуется спросом вся линейка землеройной техники ЧЕТРА — от 60-тонного бульдозера ЧЕТРА Т40 до бульдозеров «легкого класса»: 20-тонного ЧЕТРА Т11 и 17-тонного ЧЕТРА Т9. К слову, именно бульдозеры «легкого класса» в последние несколько лет стали в регионе особенно популярными — строительный сектор рынка сейчас более активен по сравнению с добывающим.

— Любому производителю вынужден сталкиваться с рекламациями. Модели ЧЕТРА пользуются славой надежной техники, но некоторые операторы и меха-

ники умудряются довести до нерабочего состояния даже самую «неубиваемую» технику. Ведет ли ЧЕТРА какую-то работу по просвещению потребителей и повышению уровня квалификации специалистов по сервису, специалистов дилерской сети?

— Разумеется, во многом срок службы строительного оборудования зависит от его правильной эксплуатации. Несмотря на то, что работать на спецтехнике ЧЕТРА легко и комфортно, мы, прежде чем передать машину клиенту, обязательно проводим специальный курс обучения оператора основам управления. В самой машине оператор найдет руководство по эксплуатации оборудования, а также 3D-каталоги, в которых изложена информация о технике.

Кроме того, в г. Чебоксары, Республика Чувашия, на базе компании «Сервис промышленных машин», занимающейся гарантийным и постгарантийным обслуживанием техники ЧЕТРА, действует учебно-консультационный центр. Здесь профессиональную подготовку может пройти как оператор, так и механик, работающий с нашими машинами.

Вместе с тем, машинист или механик может оперативно получить консультацию специалиста, узнать всю необходимую информацию о работе сервисной системы, оформить вызов специалиста на место эксплуатации прямо на месте работы — для этого действует круглосуточный call-центр компании «Сервис промышленных машин».

Что касается обучения специалистов дилерской сети, то они перед началом сотрудничества компании с «ЧЕТРА-ПМ» обязательно обучаются работе с техникой и в дальнейшем проходят аттестацию и ежеквартальные проверки.

— Какие сегодня «ЧЕТРА-ПМ» ставит перед собой цели и задачи?

— Мы работаем для наших потребителей, поэтому постоянно заботимся об улучшении характеристик, надежности, сервисного обслуживания машин ЧЕТРА. Таким образом, мы нацелены не просто удовлетворять потребность в надежной и производительной российской спецтехнике, но и предугадывать эти потребности, быть рядом с потребителем на протяжении всего жизненного цикла машины.

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

80 92 95 98 ДТ ДТ
серо черт

КРАСНОЯРСКНЕФТЕПРОДУКТ

КРАСНОЯРСКНЕФТЕПРОДУКТ

реклама



ГЛАС

Генеральный директор ООО «ГК АМПС» Евгений Медведев: «Спрос на технику есть, но цены приводят в состояние шока»

Беседовал:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ



— Сейчас все производители и дилеры, осуществляющие деятельность на российском рынке, говорят о снижении продаж. Причем не только европейской, но и китайской техники. Евгений Андреевич, ваша группа компаний является крупным игроком в Сибири. Ощутили ли вы падение рынка?

— Конечно, ощутили. Ведь мы являемся на 100% импортерами и, если у нас курс доллара увеличился в два раза, то и стоимость техники выросла пропорционально. Большая волатильность приводит к непониманию того, какая стоимость техники будет завтра и клиенты осторожничают, временно приостанавливая большую часть сделок по покупке дорогой и тяжелой техники.

Получается, что стоимость российской техники на сегодняшний день поднялась, в основном, на 10-30%, а стоимость импортной из-за курса доллара — в два раза, поэтому наши клиенты и даже мы сами еще не можем привыкнуть к тем розничным ценам, которые в настоящий момент существуют.

— Казалось бы, китайским производителям сейчас было бы на руку увеличение продаж своей техники в момент действия санкций со стороны Европы. Почему они тоже подняли цены?

— На самом деле, нельзя сказать, что они встали в ряд и привязались к доллару. Рубль сегодня никто не хочет покупать, и мы все, к сожалению, привязаны к доллару, поэто-

му здесь нет вины китайцев. Мы можем работать и в юанях, и китайцы к этому готовы, но наша финансовая система — нет. Сейчас есть возможность работать в юанях, но опять же через доллар, а для нас такой вариант будет еще дороже и, соответственно, для конечного потребителя. Полагаю, что в ближайшие год-два у нас все-таки выработается энергетический эквивалент, который позволит рубль менять на юань без перерасчета на доллар, тогда мы сможем увидеть совсем другую, более стабильную картину.

Что касается Европы: для клиентов сейчас европейская техника практически недоступна по цене, а китайская выходит на рынок по тем ценам, по которым 2-3 месяца назад стоили «европейцы». Учитывая эту разницу в стоимости и общую ситуацию на рынке, «китайцы» сейчас будут занимать первое место среди импортной техники. Но в критические (кризисные) периоды клиенты будут искать недорогую технику, в том числе российскую и импортную б/у технику. У нас уже появился спрос на запчасти, на бывшую в употреблении технику относительно свежего года выпуска. Эти тенденции мы прослеживаем уже с прошлого кризиса и сейчас уделяем им большое внимание.

— Как Вы считаете, стабилизируется ли ситуация на рынке спецтехники? Если да, то когда?

— Всем понятно, что кризис только у нас в стране и кризис этот, в основном, политический. Поэтому

стабилизируется он, когда, во-первых, банки начнут давать адекватные кредиты. Сейчас же пока идет только декларация, а те кредиты, которые они обещают давать или дают, в действительности не подходят бизнесу. Поэтому, когда правительство решит этот достаточно сложный финансовый вопрос, тогда люди начнут технику покупать. Ну и во-вторых, когда курс рубля станет более стабильным и не будет колебаться в день на 1-2%.

— И как долго рынок будет приходить в докризисное состояние?

— Когда кончится война, отключат все санкции, когда банки включат финансовые инструменты (на сегодняшний день нет ни одного финансового инструмента), тогда и можно будет о чем-то говорить. А в настоящее время все в ожидании и, соответственно, нет никаких серьезных продаж. А спрос на технику есть — люди спрашивают, но, в большинстве своем, приходят в состояние шока, когда узнают рублевые эквиваленты стоимости.

— В период кризиса многие эксплуатационщики начали экономить на сервисном обслуживании техники. Оправдано ли это?

— В кризис нужно экономить, другое дело — на чем экономить. Если техника работает, то экономить на ее обслуживании смысла нет. Она работает, и она зарабатывает на свое обслуживание, поэтому не важно кризис или нет, если

техника работает — ее нужно обслуживать. Здесь могу однозначно сказать, что при работающей технике обслуживание очень важно, и экономия на обслуживании не оправдана.

— «ГК АМПС» является официальным дилером Shantui. Китайский производитель заходил в Россию, можно сказать, с размахом. Но в последний год (даже больше) о деятельности компании в стране почти ничего не слышно...

— Кому не слышно? 80% рынка, если не больше, импортной бульдозерной техники занимает бренд Shantui. В Китае он занимает 60-70% и осуществляет поставки в 97 стран мира. Спросите у любого человека, который имеет любой бульдозер, слышал ли он про Shantui и я уверен, он скажет, что слышал. Другое дело, что другой техники Shantui на рынке мало — да, это так. Но связано это с тем, что, например, фронтальные погрузчики этой марки начали продавать только с 2010 года, хотя ассортимент у Shantui очень большой. В 2007 году доля производства бульдозеров в Shantui была 90%, сейчас она 60% — за счет увеличения линейки производителя: погрузчики, строительное оборудование, бетонное оборудование, катки, грейдера и пр. Поэтому нельзя сказать, что о компании почти ничего не слышно.

Здесь еще имеет место серьезность политики самого завода Shantui на рынке России. В на-

стоящее время пока нет внятной четкой политики. И мы, официальные дилеры, постоянно говорим руководству о том, что нужна четкая политика, которая заключалась бы в том, чтобы в Россию или на любой другой рынок технику завозили только официальные дилеры. На сегодняшний день завозят все, кому хочется. Это подрывает и имидж компании Shantui, и экономическую основу дилерской сети.

— Ваша компания строит сервисный центр класса 4S. На какой стадии находится проект и когда он будет воплощен? Что этот центр предложит клиентам?

— Да, несмотря на непростую ситуацию, мы продолжаем строительство. В этом году мы планируем его достроить и запустить. Мы начали монтаж металлокаркасов, поэтому к лету уже начнем работы по внутренней отделке и благоустройству.

Планируем сделать там сервис дорожно-строительной техники, большие склады, магазин. В общем, сервис 4S класса во всей своей красе. А также большую выставку техники, у нас уже много предложений от китайских компаний, которые желают с нами сотрудничать по выставлению техники на нашей площадке, потому что место достаточно бойкое, трафик федеральной дороги, рядом с которой ведется строительство, около 30 000 машин в сутки.

Идея строительства дилерского центра достаточно простая: цивилизованная продажа любого

продукта должна проводиться на специализированных площадях — это международная практика. В Китае, например, у всех крупных дилеров одно из первых условий — строительство шоурума, но у нас в Сибири немного другой рынок. И, к сожалению, здесь практика такова, что в большинстве случаев берется в аренду какая-нибудь база и на ней уже что-то пытаются делать. В общем-то у нас сейчас примерно также, поэтому главная идея строительства — сделать образцово-показательный шоурум, где продаются не блестящие легковые машины, а блестящая дорожно-строительная техника. Чтобы клиент всегда был доволен нашей техникой и обслуживанием во время покупки и после!

— Какие планы и задачи «ГК АМПС» ставит на 2015 год?

— Основная задача — это окончание строительства дилерского центра. В той сложной ситуации, которая сейчас наблюдается, важной задачей также является сохранение той доли рынка, которую мы сейчас занимаем: сохранение всех филиалов, складов и основного коллектива. Вот наши задачи. Больших планов мы не ставим, потому что пока не видим внятной антикризисной политики. Но мы отработываем на своих направлениях запчастей, б/у технику, а также занимается поисками новых направлений, которые могут быть интересны нашим клиентам и партнерам.

 <p>ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ к погрузчикам АМКОДОР ТО-18А, ТО-18Б/28/28А, ТО-18В, А-332, А-333, А-342, А-352 тел: +7 (917) 569-55-27 +7 (965) 394-62-22</p>	 <p>ООО «СОНАР» г. Москва, ул. Дорожная 60Б, офис № 633 тел: (495) 727-31-43 7273143@mail.ru</p>	<p>ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ к Автогрейдером ДЗ-98, ДЗ-122/143/180, ГС-14.02 тел: +7 (965) 394-62-22 +7 (917) 569-55-27</p> 
 <p>ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ к тракторам МТЗ, Т-25, Т-40, ЮМЗ. Навесное оборудование. Сельскохозяйственная техника. тел: +7 (985) 438-51-34</p>		<p>Диски щеточные полипропиленовые, резцедержатели, резцы, ножи, зубья, маяки, техпластины.</p>  <p>www.sonarr.ru</p>

В ДЕТАЛЯХ

Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Рынок волнуется - раз, рынок волнуется - три... Цена на технику - замри



Техника Zoomlion серьезно подорожала, например, за этот кран придется выложить на 5 млн рублей больше, чем в прошлом году

По данным ИА
«Автостат»:

10 900

грузовиков произвели
на российских заводах
в январе-феврале
2015 года.

Это на **32,6%**
меньше, чем за
первые два
месяца 2014 года.

3200

автобусов
выпустили в России
за январь-февраль
2015 года.

Это на **24,6%**
меньше
аналогичного периода
прошлого года.

Экономическая ситуация все никак не может стабилизироваться. Курс доллара и евро ежедневно рисует кривые на графиках. Но даже когда валюта хоть немного и ненадолго дешевеет по отношению к рублю, стоимость спецтехники и запчастей не снижается. Крупные игроки еще пытались сдерживать цены, но запас машин закончился, а новые поставки пришли уже по новым прайсам. Соответственно, и для клиента розничная стоимость выросла.

«Вот этот автокран Zoomlion стоил в середине прошлого года 8 миллионов рублей, а сейчас уже 13 миллионов. Это со всеми скидками, а так его розничная цена — 14-16 миллионов рублей. А все расценки в строительной отрасли остались на уровне 2014 года. Они не выросли в 2 раза. А срок окупаемости возрос в эти 2 раза. Предпринимателям не выгодно сейчас брать технику. Плюс кредиты и лизинг сильно подорожали. Лизинговые компании работают сейчас со старыми клиентами, а новым идут отказы. А 90% продаж — это именно лизинг. Мало кто может даже 8 миллионов принести в чемоданчике», — режет правду-матку директор ООО «ТД Техноград» КОНСТАНТИН ЕТЧИН.

По словам топ-менеджера, сейчас многие игроки замерли в ожидании стабилизации курса. Клиенты не рискуют покупать технику, так как из-за разницы можно попасть в совершенно невыгодную сделку.

«На самом деле падение рынка наблюдалось весь 2014 год. Если сравнить январь-февраль 2015 и тот же период прошлого года — то они абсолютно одинаковые. Исторически эти месяцы являются спокойными без каких-либо результатов. Конечно, рынок падает — это факт. Безусловно, есть много сложностей, но пока говорить рано о тенденциях рынка», — не соглашается руководитель отдела продаж ООО «Компания Машина» ВАДИМ ГАВРИЛЕНКО.

Тем не менее, на первую половину года у эксперта пессимистичные прогнозы. Но это касается продаж новой техники. А вот рынок подержанной техники оживился. В сегменте б/у автокранов, экскаваторов, бульдозеров и грейдеров наблюдается рост. Там более доступные цены для покупателей, в связи с чем иностранные производители сокращают производство новой техники на территории России. Особенно пострадали европейские бренды — техни-



Вадим Гавриленко,
руководитель отдела продаж
ООО «Компания МАШИНА»

ка по полгода не продается. Такая же тенденция наблюдается и у китайских машиностроителей, правда, на их деятельности это отразилось в меньшей степени.

«Тот же Zoomlion поставляет автокраны на все континенты. На начало 2014 года продажи в России составляли 0,6% от всего производства. Наш рынок для китайских производителей по большому

счету не существует. И то, что здесь сократились продажи — они даже не заметили. Да, в России много перспектив, но из-за кризиса планы по развитию кардинально пересматриваются. Хотели же и сервисные центры у нас обустроить. Но в 2014 году в нашу страну без предоплаты завод поставил 50-60 единиц техники. И она до сих пор стоит. А они же вложились и сейчас просто выжидают», — рассказывает КОНСТАНТИН ЕТЧИН.

При этом, хоть в России и объявлен курс на импортозамещение, отечественная техника зачастую не может удовлетворить требования потребителей. К примеру, угол атаки наших кранов и высота стрел просто не идут ни в какое сравнение с иностранными. Хотя цена российских автокранов практически не отличается от тех же китайских. Г-н Етчин приводит в пример одного из клиентов, который одной моделью из Поднебесной заменил сразу две отечественных.

«Если у нас и есть техника, сопоставимая с иностранной, то в ней просто все узлы зарубежные. А корпус отечественный и надпись «Made in Russia», — объясняет директор компании «Техноград».

Но говорить об ослаблении позиций зарубежных производителей рано. Падение рынка коснулось их в такой же степени, как и российских компаний. Продаж стало меньше, но они есть и будут. А значит дилерам бояться нечего. Более того, в этот период даже есть смысл заводить новые партнерства и становиться дилером новых производителей, которые сейчас активно ищут новые рынки сбыта.

«На моей памяти это уже третий кризис. Первые два мы пережили, когда компания была еще не такой большой. А сейчас нас в кризис сложнее сломать. Те, кто имел позиции на рынке слабые и направленные лишь на получение прибыли в краткосрочный период, уже закрылись или закроются чуть позже. Тем же, кто имеет опыт и команду, будет тяжело. Но говорить об уходе с рынка здесь не приходится. Все нормально будет», — с уверенностью смотрит в будущее ВАДИМ ГАВРИЛЕНКО.



Универсальная

ЛИЗИНГОВАЯ КОМПАНИЯ

г. Хабаровск, т. (4212) 42-33-20, e-mail: ulk@ulk.ru

- Одна из крупнейших региональных лизинговых компаний, входит в число лидеров дальневосточного лизингового рынка и TOP-30 лизингового рынка страны. Реализация техники, вышедшей из лизинга.
- В числе клиентов более 270 предприятий различных отраслей экономики в 10 субъектах Российской Федерации.
- Индивидуальный подход к каждому потенциальному клиенту, учет особенностей его бизнеса помогают определить наиболее оптимальные условия договора лизинга.

РЕАЛИЗАЦИЯ НОВОЙ И Б/У ТЕХНИКИ








www.ulk.ru



ScaniaWinter: парад грузовых инноваций

Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ
Благодарим за
предоставленные
фотоматериалы
пресс-службу Scania

Компания Scania провела очередной масштабный зимний тест-драйв своих моделей. Мероприятие ScaniaWinter прошло в Норвегии, где зимой снега не меньше, чем в Сибири. 17 грузовиков, оснащенных двигателями стандарта Евро-6, демонстрировали возможности преодолевать огромные сугробы и ледяные корки.



По данным
агентства
Эвигос-Информ

27%
продаж европей-
ских грузовиков в
России пришлось
на долю Scania в
2014 году

4956
новых грузови-
ков Scania заре-
гистрированы в
России в 2014 году

Инженеры предусмотрели различные варианты выхода из практически любых ситуаций. Например, забуксовал тягач на ледяной горке. Водитель нажимает на кнопку, активирующую сброс подогретого гравия из бака возле передней оси, и тяжелая машина выбирается из ловушки. Есть и уникальная система для быстрого «обувания» шин в цепи противоскольжения без демонтажа колес.

Эти и другие возможности в полевых условиях показывали 17 последних разработок шведских конструкторов. Журналистам предложили испытать системы противоскольжения и антипробуксовки на трассе с уклонами, высокими подъемами и спусками, с глубоким снегом и вообще внедорожными условиями.

Коме того, на тест-драйве представили новые гаджеты, облегчающие жизнь водителям. В частности, специальные часы, которые позволяют отслеживать потребление топлива, среднюю скорость автомобиля, эффективность вождения. Устройство про-

изводства Sony выглядят как обычные наручные часы, которые показывают не только время. Подключая часы к телефону возможно получать электронную почту и текстовые сообщения. Первая версия часов выпущена ограниченной партией в 999 единиц и называется Black Griffin.

Еще одной новинкой стала беспроводная приборная панель WICkit, разработанная, прежде всего, для инструкторов по обучению водителей. Теперь, сидя на пассажирском сиденье, обучающий инструктор может видеть, с какой скоростью движется водитель, нажимает ли он на педаль газа или тормоза, какой расход топлива. На приборной панели есть также информация, какое расстояние преодолевает автомобиль, где и при каких условиях осуществляется перевозка. Все эти данные заносятся в систему, и после обучения у самого водителя есть возможность сравнить свои результаты.



Scania P 93 4x4

Эти машины с кабиной CP 13 состоят на службе в армии Новергии еще с 1980-х годов, и служат для перевозки солдат. Оснащены механической трансмиссией с диапазоном низших передаточных чисел и 5 ступенями, трапециевидальной подвеской и барабанными тормозами. Передняя ось рассчитана на нагрузку 6,5 т, ведущая — на 14,3 т. Межосевое расстояние 4000 мм было исполнено специально для этой модели, чтобы обеспечить проходимость в самых тяжелых дорожных условиях.



Тягач R 730 6x4

Флагманская модель R 730 Topline — седельный тягач, оборудованный мощным 16,4-литровым двигателем Scania V8 с крутящим моментом целых 3500 Н•м. Энергия передается с помощью 12-ступенчатой коробки передач Scania с двумя «ползучими» передачами; плавное и эффективное управление КПП полностью обеспечивает система Scania Opticruise. Передняя ось рассчитана на нагрузку 9 т. Сзади — тележка из двух мостов с одноступенчатыми редукторами грузоподъемностью 19 т. Тягач используется в составе 25-метрового модульного автопоезда с прицепом немецкой компании Schmitz. Полная масса составляет 60 т.



Развозной автомобиль P 360 4x2

Модель с полной массой 19 т оборудована большой и просторной спальняной кабиной серии Highline (CP 19). В конфигурацию грузовика вошел 5-цилиндровый двигатель Scania с рабочим объемом 9 л. и мощностью 360 л. с. Коробка передач Scania имеет 8 ступеней и управляется с помощью системы Scania Opticruise. За счет пневматической подвески и передней оси, способной выдержать до 9 т, во время разгрузки отпадает необходимость в уменьшении нагрузки сзади. На заводе ведущая ось была оснащена системой On-Spot, включающей автоматическую намотку цепей противоскольжения. Она активируется простым нажатием на кнопку в кабине водителя.



Scania G 370 6x6

Полноприводный грузовик, предназначенный для езды по труднопроходимой местности или сложным поверхностям. Оборудован стандартной спальняной кабиной и 13-литровым двигателем стандарта Евро-6 мощностью 370 л. с. и крутящим моментом 1900 Н•м. Переключение передач выполняется при помощи автоматической трансмиссии Allison A67R. Передняя ось рассчитана на нагрузку 8,5 т, задняя тележка из двух мостов в состоянии поднять 26 т. В качестве надстройки автомобиль получил крюковой подъемник шведской компании HIAB.



**Тягач R 520 6x4**

Комплектный тягач Scania с двигателем V8 мощностью 520 л. с. Оборудован системой Scania Opticruise, полностью автоматизированной 12-ступенчатой коробкой передач Scania с 2 «ползучими» передачами. Оси рассчитаны на 9 т спереди и 19 т (10 500 и 8 500 кг) — для задней тележки. В этой конфигурации емкости баков хватает для перевозки 710 л дизеля. Полная масса автопоезда составляет 50 т.

**Пожарный автомобиль P 480 4x4**

Надежное шасси этой спецмашины модернизировали и теперь оно в состоянии спокойно помещать необходимое оборудование и выдерживать жесткий режим эксплуатации во время спасательных операций. Максимальную маневренность обеспечивает рядный двигатель с 6 цилиндрами, объемом 13 л. и мощностью 480 л. с. в комбинации с коробкой передач Allison и полным приводом. В кабине для экипажа Scania CP 28 хватит места для 5 человек. Надстройка производства Rosenbauer была поставлена компанией Egenes Brannteknikk AS из Норвегии. Цистерна для воды вмещает 2 850 л., а бак для пенообразователя — 100 л. жидкости. Насос Rosenbauer может работать в режимах нормального и высокого давления с максимальной подачей 3500 л/мин.

**Грузовой автомобиль с крюковым подъемником G 490 6x2**

Модель с кабиной CG 19 серии Highline укомплектована самым мощным двигателем Scania стандарта Евро-6 — 13-литровым 490-сильным агрегатом с крутящим моментом 2550 Н•м. Система Scania Opticruise с автоматическим сцеплением управляет 12-ступенчатой коробкой передач с двумя «ползучими» передачами. Передняя ось рассчитана на нагрузку 9 т., задняя тележка — на 21 т. Ведущая ось оснащена ступичными редукторами. Межосевое расстояние составляет 4 500 мм. Крюковой подъемник компании JOAB обеспечивает исключительную эксплуатационную гибкость автомобиля: переключение с одной задачи на другую занимает считанные минуты. Многие заказчики из стран Северной Европы используют автомобиль для уборки снега и разбрасывания соли, поскольку в его конфигурацию включена КОМ для гидравлики автомобиля. Пескоразбрасывающее устройство монтируется над ведущей осью. В этом исполнении грузовик поставляется с 3-осным прицепом, а полная масса автопоезда составляет 50 т.

Самосвал G 490 8x4

Комплектный 4-осный самосвал, изготовленный Norsk Scania, с рядным 13-литровым двигателем стандарта Евро-6 с мощностью 490 л. с. и крутящим моментом 2550 Н•м. Автомобиль оборудован системой Scania Opticruise. В арсенал высокопроизводительных режимов системы включен режим работы в условиях бездорожья. Эта версия оснащена двумя передними осями по 8,5 т каждая и 12-тонной задней тележкой со ступичными редукторами и параболическими рессорами. Надежный кузов производства компании Istrail оборудован гидравлическим пескоразбрасывателем с большой высотой подъема. Предусмотрен подогрев кузова теплом отработавших газов, что предотвращает быстрое замерзание перевозимого отвального грунта. Полная масса данного автомобиля составляет 32 тонны. Спальная кабина обеспечивает высокий уровень комфорта для водителя. Этот факт крайне важен, поскольку техника такого рода часто используется для уборки снега и разбрасывания соли. Это значит, что водители выходят на длительные смены и работают в тяжелых условиях. Нередко им приходится проводить ночь в автомобиле, например, во время работы на отдаленных горных дорогах.



Лесовоз R 520 6x4

Оборудован легендарным двигателем Scania V8 16,4 л стандарта Евро-6, в данном случае с 520 л. с. и 2 700 Н•м. Спереди установлены параболические рессоры, сзади — пневматическая подвеска. Максимальная полная нагрузка на переднюю ось достигает 9 т, двухприводная задняя ведущая тележка рассчитана на 21 т. Мощный двигатель без труда приводит в движение автопоезд полной массой не менее 60 т, а для торможения используются дисковые тормоза. Автомобиль был модифицирован по длине, чтобы получить возможность перевозить максимально допустимый шведским законодательством объем леса. Ретардер 4100 Н•м доказал свою эффективность на крутых склонах рядом с городом Трюсиль (Норвегия). Поставку надстройки выполнила компания Alucag из Финляндии, а ее монтаж — компания Hjelms из Швеции. Автомобиль также оснащен краном для погрузки леса производства Epsilon.



**Самосвал R 520 6x4**

Двигатель V8 мощностью 520 л. с. с крутящим моментом в 2700 Н•м. В обычных условиях такой автомобиль тянет прицеп, образуя вместе с ним автопоезд полной массой 50 т. Однако в этом исполнении он оборудован как снегоуборочная машина. Этот вид техники также часто используется для разбрасывания соли. Оборудован системой Scania Opticruise с режимом работы в условиях бездорожья и ретардером Scania 4100 Н•м. Передняя ось рассчитана на нагрузку 9 т, задняя тележка из двух мостов со ступичными редукторами — на 21 т. Несмотря на небольшое межосевое расстояние, автомобиль получил комфортабельную спальную кабину. Монтаж снегоочистителя выполнила норвежская компания Øvegaasen.

**Грузовой автомобиль с крюковым подъемником R 520 8x4*4**

Надежный R 520 с легендарным двигателем Scania V8. Коробка передач с 12 ступенями и 2 «ползучими» передачами управляется системой Scania Opticruise. Передняя ось рассчитана на нагрузку 9 т. Задняя тележка из двух мостов с одноступенчатым редуктором имеет грузоподъемность 19,8 т. Управляемый неведущий дополнительный мост в задней части грузовика рассчитан на 8,2 т. Автомобиль с крюковым подъемником JOAB оснащен строительным оборудованием общей массой 32 т. Это вид шасси пользуется большим спросом и часто применяется в автоцистернах с вакуумной закачкой и струйной уборочной технике.

**Самосвал R 580 6x4**

Двигатель V8 мощностью 580 л. с. и крутящим моментом 2950 Н•м позволяет этому автомобилю справиться практически с любым грузом. В обычном исполнении он используется в комбинации с прицепом. Полная масса автопоезда может достигать 50 т. Однако в этой модификации автомобиль также был оборудован для снегоуборочных работ. Оснащен системой Scania Opticruise с режимом работы в условиях бездорожья и мощным ретардером Scania 4100 Н•м. Передняя ось рассчитана на нагрузку 9 т, задняя тележка из двух мостов со ступичными редукторами — на 21 т.

**Развозной автомобиль P 340 4x2 с газовым двигателем**

Грузовик с самым высоким крутящим моментом на рынке — 1600 Н•м в пределах от 1100 до 1400 об/мин. По своим ездовым характеристикам он без труда конкурирует с современными дизельными двигателями. Модель поставляется с пневматической подвеской, дисковыми тормозами и автоматической трансмиссией Allison. В кузовной надстройке SKAB предусмотрено разделение на несколько температурных зон. Благодаря этому авто в состоянии одновременно перевозить не только охлажденные, но и замороженные продукты, тем самым сохраняя окружающую среду за счет рационального использования транспорта и сокращения числа рейсов. В качестве хладагента в холодильной установке используется регенерированный CO₂. Полная масса составляет 19 т.

**Тягач R 580 6x4**

Комплектный тягач Scania R 580 оснащен двигателем V8 с крутящим моментом 2950 Н•м. Опционально доступна 12-ступенчатая КПП Scania с «ползучими передачами» и системой Scania Opticruise, а также полностью автоматизированная система переключения передач. Передняя ось рассчитана на нагрузку 9 т. Установлена задняя тележка из двух мостов с одноступенчатым редуктором, рассчитанная на подъем груза 19 т (9500 + 9500 кг). Автомобиль получил полностью пневматическую подвеску. В комбинации с 4-осным прицепом для строительных работ, изготовленным Istrail, имеет полную массу около 60 т.





ОМСКТРАНСМАШ

ОАО «Омсктрансмаш» является одним из крупнейших предприятий в области металлургического производства, занимая 35% доли рынка марганцовистого литья. Завод располагает мощной производственной базой, уникальными технологиями и квалифицированными специалистами. На сегодняшний день предприятие зарекомендовало себя в качестве опытного производителя и надежного поставщика конкурентоспособной продукции металлургического производства для топливно-энергетического комплекса, цементных заводов, угольной и золотодобывающей промышленности.

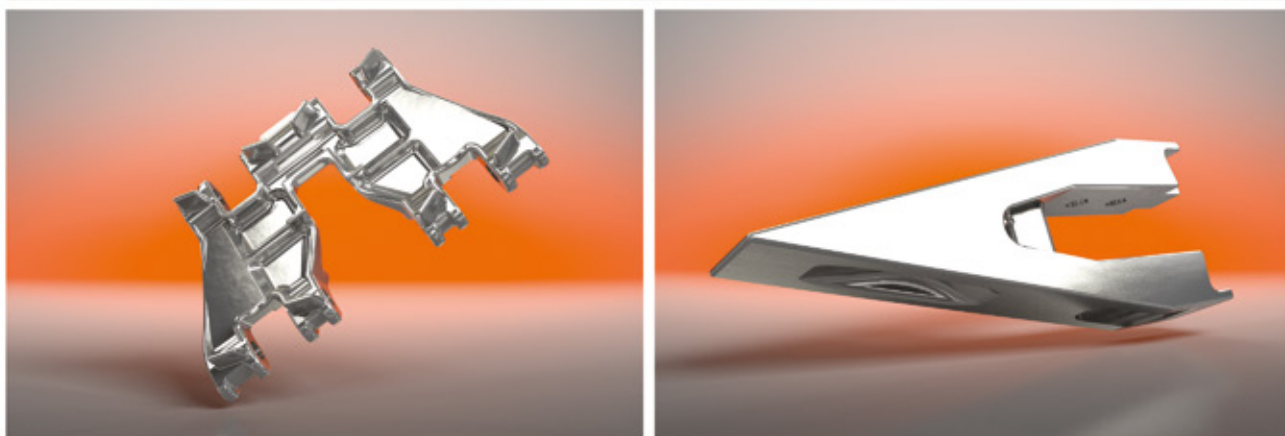


В 2014 году проведены мероприятия по улучшению качества продукции металлургического производства. Увеличен ресурс эксплуатации изделий из модифицированной стали 110Г13Л в первую очередь за счет оптимизации структуры. ОАО «Омсктрансмаш» изготавливает продукцию, как по собственным чертежам, так и по чертежам Заказчика.

НОМЕНКЛАТУРА ВЫПУСКАЕМОЙ ПРОДУКЦИИ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКОГО ПРОИЗВОДСТВА НАСЧИТЫВАЕТ БОЛЕЕ 500 НАИМЕНОВАНИЙ И ПРЕДСТАВЛЕНА НА РЫНКЕ ПО ПЯТИ ОСНОВНЫМ НАПРАВЛЕНИЯМ:

- + ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ УГЛЕРАЗМОЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ**
(било, молотки, решетки, футеровки и т.д.);
- + ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ КАРЬЕРНОЙ ТЕХНИКИ**
(зуб ковша экскаватора, коронки, гусеничное звено и т.д.);
- + ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ ГОРНООБОГАТИТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ, ЦЕМЕНТНЫХ ЗАВОДОВ**
(брони, футеровки и т.д.);
- + ЗВЕНЬЯ ГУСЕНИЦ ДЛЯ СЕЛЬХОЗ.ТЕХНИКИ И СПЕЦ.ТЕХНИКИ;**
- + ЗАПАСНЫЕ ЧАСТИ ДЛЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА РЖД**
(хомут тяговый, кронштейн люка, клин Ханина и т.д.).

По вопросам приобретения продукции просьба обращаться по телефону: +7 (3812) 44-61-98





И ЭТО ВСЕ О НИХ

Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

ТОП самых дорогих б/у моделей спецтехники

Эти машины не украшают гаражи олигархов. Они не отделаны золотом и драгоценными камнями и не способны развивать сверхзвуковые скорости. Но ценны они вовсе не этим, и купить их далеко не каждому по карману. И это при том, что они уже отработали сотни, а то и тысячи моточасов.

Примечательно, что в долларах и евро цена фактически не изменилась, но вот в пересчете на рубли... В общем, мы решили не пугать вас рублевым эквивалентом со множеством нулей, а указать самые дорогие на март 2015 года подержанные модели спецтехники по данным компании Mascus в их родной валюте. Правда, приведенные ниже цены не включают стоимость доставки в Россию и растаможивания.

Карьерный самосвал Liebherr T 282B

14,5-метровый гигант, способный перевозить в своем кузове 363 тонны, поступил в серийное производство еще в 2004 году. Развить максимальную скорость в 64 км/ч ему помогает 3650-сильный двигатель, созданный инженерами Detroit Diesel и MTU. От него получают питание тяговые электромоторы, установленные возле задних колес. Они же отвечают за торможение. Бак вмещает 4 730 литров топлива.

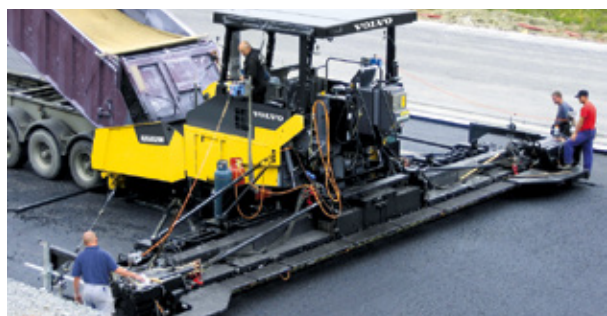
Управление самосвалом упрощено за счет «круиз-контроля». Умная электроника определяет, едет ли машина в гору или скатывается и автоматически управляет мощностью. К слову, дорожный просвет у великана составляет 1,1 м. Стоимость доходит до 5 миллионов долларов.



Асфальтоукладчик Volvo ABG8820

Уложить асфальтобетонную смесь высотой 300 мм на дорогу шириной 13 м эта модель может без труда. В помощь оператору — уникальная панель управления EPM, которая осуществляет пошаговое регулирование рабочих процессов. Кнопки расположены в виде мнемосхемы асфальтоукладчика. С помощью функциональных кнопок меню оператор может вызвать на большой цветной дисплей параметры работы двигателя, рабочих процессов и информацию о настройках и состоянии важных узлов и агрегатов укладчика.

В продаже эта модель находится за 498 000 долларов.



Фронтальный погрузчик Caterpillar 993K

Погрузчик для карьерных работ продается за 1 500 000 долларов. Его ковш объемом 23,7 м³ способен поднимать 38,7 т грунта за раз. Производитель уверяет, что модель прослужит не один десяток лет за счет высокопрочных несущих конструкций. В частности, задняя рама полностью выполнена из элементов коробчатого сечения, а стойка погрузчика изготовлена из четырех пластин. Такая конструкция обеспечивает устойчивость к ударным и скручивающим нагрузкам и позволяет сохранять относительное расположение сцепного устройства и пальца рычажного механизма погрузчика. Агрегаты созданы с использованием роботизированной сварки, которая обеспечивает увеличенную глубину сварных швов, максимальную долговечность и усталостную прочность.





Бульдозер Caterpillar D11T

22 м³ – такой объем грунта способен перемащивать отвал этого мощного бульдозера, полная масса которого превышает 104,5 тонны. Техника оснащена стабилизатором отвала, который увеличивает усилие отрыва, повышает маневренность и устойчивость машины. Также он заменяет диагональные распорки, так как боковые нагрузки, возникающие на отвале, передаются непосредственно на усиленную основную раму, а не на толкающие брусья бульдозера. Продаются модель за 1 350 000 долларов.



Экскаватор погрузчик Lännen 8800G

Продукция финской компании LännenTractors OY обойдется покупателю в 221 960 евро. За эти деньги многофункциональная машина будет копать землю глубиной до 4,5 м, поднимать ковш на 3,8 м. Радиус черпания составляет 6,41 м. Экскаватор оснащен 4,4-литровым 4-цилиндровым 4-тактным дизельным двигателем SisuDiesel 44 CWA с турбонаддувом, системой впрыска CommonRail и синтеркулером.



Автокран Liebherr LTM 1350-6.1

6-осный автокран повышенной проходимости с грузоподъемностью 350 т при вылете стрелы на 3 метра и 34,7 т — при полном вылете на 70 метров. Высоту крюка можно увеличить с помощью решетчатого удлинителя до 140,5 метра. Шасси оснащено 8-цилиндровым турбодизельным двигателем мощностью более 600 л. с. Крановую установку приводит в действие четырехцилиндровая дизельная силовая установка с турбоагрегатом.

Приобрести модель можно за 2 368 100 евро.



КОМПАНИЯ «ЗИМ» ПРЕДЛАГАЕТ:

- Ножи из отечественной и импортной стали (500 НВ)
- Зубчатые, перфорированные ножи отвала
- Ножи из стали Raex (аналог Hardox)
- Спецножи по индивидуальным чертежам от 1 штуки



САМЫЙ ШИРОКИЙ АССОРТИМЕНТ НОЖЕЙ ОТВАЛА ДЛЯ ЛЮБОЙ СПЕЦТЕХНИКИ!



Собственное производство с 2000 года
Наличие на складе
Выгодные цены от производителя

(351) 225-05-60 • (343) 389-06-55

www.zim74.ru

e-mail: zim74@yandex.ru

Поставки по России и СНГ



Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Самые частые ошибки водителей спецтехники

Большая часть аварий, в которых участвует спецтехника, происходят по техническим причинам. Тут и заводской брак, и износ деталей, и несвоевременное обслуживание. Но «человеческий фактор» никто не отменял. Мы изучили самые распространенные ошибки операторов спецтехники, где решающим фактором становилось исконно русское «авось».

Не хватило мощи

Во Владивостоке водитель самосвала HOWO понадеялся на мощность двигателя при крутом подъеме по улице города. Все бы ничего, но грузовик был перегружен землей. Не набрав нужную скорость, машина не смогла довести несколько тонн грунта до верха и покатила назад под уклон. Водитель попытался затормозить, но грузеный кузов упорно тянул всю конструкцию вниз. Тогда шофер попытался направить машину к обочине, где установлены ограждения, но не рассчитал силы и самосвал врезался в дерево. От удара машина завалилась на левый бок, придавив капот еле успевшего затормозить Nissan Safari и по инерции протасил зацепленный внедорожник дальше, зацепив микроавтобус. К счастью, в ДТП никто из водителей и пешеходов не пострадал.



Фото: VL.ru

Груз побоку

Еще одной распространенной проблемой является плохо закрепленный груз. Количество случаев, связанных с потерей содержимого кузова, не поддается пересчету. Но куда печальнее другой исход — когда из-за халатности и ошибки в управлении машиной одного страдают окружающие. К примеру, в Москве водитель тягача MAN с полуприцепом, на котором был слабо закреплен 20-тонный контейнер. Совершая поворот, перевозчик не учел угол маневра и наехал колесами на бордюр. Прицеп накренился и металлический контейнер вместе с платформой упал на проезжающие мимо микроавтобус с пассажирами и легковой автомобиль. Только чудом все люди в этих транспортных средствах остались в живых, отделавшись переломами.



Фото: Мобильный репортер

Поспешил закончить смену

Одна из самых частых причин опрокидываний автокранов — элементарное несоблюдение предписаний производителя. При чем грешат этим, казалось бы, опытные крановщики. Полагаясь на свой опыт, они определяют вес груза «на глазок» и стрела, прогибаясь от перегруза, рано или поздно не выдерживает, опрокидывая автокран. Такая же участь постигает любителей ввести неверные значения в ограничитель нагрузки кранов или его блокировки.

Один из подобных случаев произошел в Туле. Стремясь быстрее закончить грузоподъемные работы перед праздничным днем, крановщик нарушил требования техники безопасности. В результате стрела опрокинула огромный Liebherr назад. Спасаясь, оператор крана выскочил из кабины и сломал ногу.



Фото: VK.com пользователь Роман Боев

Льготная программа кредитования Сбербанком РФ

Спецтехника из Беларуси



ОФИЦИАЛЬНЫЙ
ДИСТРИБЬЮТОР
ПО ЗАПАДНОЙ
СИБИРИ

ООО «Амкодор-Росмаш»

Новосибирск, ул. Станционная, 30а
тел./факс: 383 364-06-57, 364-06-58
e-mail: amkodor-sibir@mail.ru



www.amkodor-sibir.ru

реклама

СЕГОДНЯ И ВСЕГДА!



Компания «Тимбермаш Байкал» осуществляет послепродажную поддержку машин как в части сервисного обслуживания, так и в части снабжения клиентов оригинальными запасными частями и расходными материалами.

ТБ Тимбермаш Байкал

Главный офис:

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

Филиал в Томске:

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

Филиал в Братске:

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

Филиал в Красноярске:

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



Техника достойная внимания



JOHN DEERE

ке: **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

Tmbk.ru

Deere.ru

РЕКЛАМА

ДОРОЖНИКИ

Ремонт дороги Абан-Дзержинское



Текст:
АЛЕКСАНДР МАРКОВ
Фото:
ПРЕСС-СЛУЖБА
КГКУ КРУДОР



Юрий Васильев,
заместитель
руководителя по
технической политике
КГКУ «Управление
автомобильных дорог
по Красноярскому
краю».

Как в Красноярском крае выбирают участки дорог для ремонта?

В настоящее время в дорожной отрасли, впрочем, как и во всех производственных отраслях, складывается непростая ситуация с финансированием. Но это не аргумент, чтобы сложить руки и ничего не делать. В любом случае жизнь не стоит на месте, люди передвигаются по дорогам, перевозят грузы. Поэтому дороги помимо ежедневного ухода и содержания требуют ремонта. Но вследствие постоянного недоремонта, по причине того же недостаточного финансирования, сегодня мы имеем потребность в ремонте дорог намного превышающую наши возможности. Как в таких условиях выбрать участки и при этом максимально эффективно потратить имеющиеся средства? Об этом рассказал заместитель руководителя по технической политике КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» Юрий Васильев.

Как заказчик выбирает участки для ремонтных работ?

В первую очередь, на основе состояния покрытия. Чем хуже покрытие, тем больше вероятность, что такая дорога попадет в программу ремонта. Далее учитывают интенсивность (значимость) дорог. Другой заказчик может учитывать только поручения руководства региона, муниципальных властей, пожелание жителей. Третий вообще распределяет участки ремонта по загруженности потенциальных подрядных организаций. В текущей ситуации необходимо применять первые два подхода одновременно.

Начнем с первого. Как получить достоверные данные о состоянии покрытия? Для этого требуется провести диагностику дорог. Но в соответствии с действующими методиками придется провести сбор большого объема информация. Если делать это ежегодно и на всей сети дорог — никаких денег не хватит.

Мы пошли иным путем. Оставили сбор данных только по состоянию покрытия. Это то, что в первую очередь влияет на комфорт-

ность движения и требует меньших затрат для приведения дорог в соответствие. Но и эти данные необходимо как-то собрать и систематизировать.

В 2010 году управлением автодорог по Красноярскому краю было принято решение о создании единой геоинформационной системы дорожной отрасли края, которая включала бы в себя не только отраслевые данные о конфигурации и текущем состоянии сети автомобильных дорог, но и внешние информационные массивы. Работа была начата отнюдь не на пустом месте — в течение, по меньшей мере, десяти лет под эгидой разнообразных программных комплексов создавались различные информационные слои, объединение которых в рамках единой системы позволяет рассчитывать на позитивный результат. В числе этих слоев данные о техническом состоянии покрытий автомобильных дорог, их протяженности и технических категориях, собранные специальными мобильными лабораториями, сведения о

96 369

тыс. рублей
выделено на
«Повышение
безопасности

дорожного движения
в Красноярском
крае»

9 786 790,6

тыс. рублей
выделено в 2015

году на выполнение
дорожно-мостовых
работ на сети ав-
томобильных дорог
общего пользования
регионального и
межмуниципального
значения
в Красноярском крае

характеристиках и техническом состоянии мостов, труб и паромных переправ, достаточно развитый массив сведений о месторождениях дорожно-строительных материалов и карьеров. На сегодняшний день, благодаря реализации проекта ГИС, в управлении автодорог создано единое информационное пространство региональных и межмуниципальных автомобильных дорог Красноярского края, что, в свою очередь, позволяет принимать актуальные решения с четкой результативностью по оперативному управлению дорожной сетью. При этом востребованность и работоспособность автодорожной геоинформационной системы возможна в случае достоверности и полноты ее содержания, то есть вся оперируемая информация должна регулярно обновляться и дополняться.

Как собрать такой объем информации?

Ежегодно специализированная лаборатория проводит визуально-инструментальную экспресс-диагностику дорог протяженностью не менее 4 000 км, то есть почти 30% от общей протяженности (протяженность региональных автомобильных дорог Красноярского края более 14 000 км). Остальную часть также подвергаем экспресс-диагностике, но уже собственными силами. Да, массив полученных данных велик. Несмотря на то,

что в отчете присутствуют первично обработанные данные (показатели соотнесены с нормативными значениями для категорий и типов дорог и участкам выставлены соответствующие оценки), их количество сильно затрудняет экспертную оценку эффективности назначенных ремонтных мероприятий.

Как упростить и автоматизировать процесс обработки данных? И при этом упорядочить алгоритм выбора участков. Без вычислительных систем конечно не обойтись.

Под нашим руководством был разработан программный продукт, систематизирующий и обрабатывающий данные диагностики. По каждой дороге в программу автоматически заносится информация о состоянии покрытия дороги, также имеются данные об интенсивности движения, типе покрытия. Информация хранится за все годы диагностики. Можно отслеживать изменения состояния как по графику, так и непосредственно по фото.

Когда данные собраны, можно приступить к их обработке.

В основу алгоритма обработки диагностических данных положен принцип сравнения по комплексному показателю, выраженному числовым значением, которое поддается сравнению.

В регламентирующем документе ОДН 218.0.006-2002 приводится алгоритм, в котором в качестве такого показателя используется итоговый коэффициент обеспечения расчетной скорости (далее — КРС), составленный из частных КРС по типам диагностических данных (состояние покрытия, кривые в плане, кривые в профиле, ровность покрытия, ширина обочин и т. д.) с учетом интенсивности движения по участку.

При разработке программы указанный алгоритм был положен в основу анализа. После оценки показателей, использующихся в первоначальном алгоритме, было принято решение отказаться от учета показателей кривых в плане и профиле, ширине обочин, ровности. Основным показателем, позволяющим оценить транспортно-эксплуатационное состояние автомобильной дороги, принято состояние покрытия.

ГИДРО

- ЦИЛИНДРЫ
- МОТОРЫ
- НАСОСЫ
- РУЛИ
- КЛАПАНЫ
- РАСПРЕДЕЛИТЕЛИ



и другие запчасти для дорожно-строительной, коммунальной, лесной и сельхоз. техники



ОМСКАЯ
ТОРГОВАЯ КОМПАНИЯ

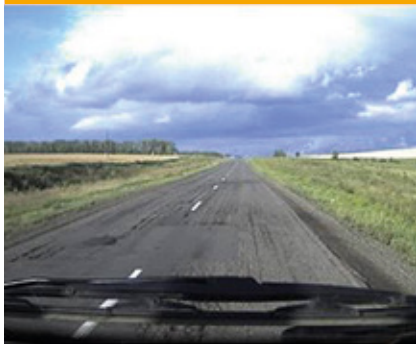


(3812) 367-367, 32-42-20
otk-sms@mail.ru

реклама



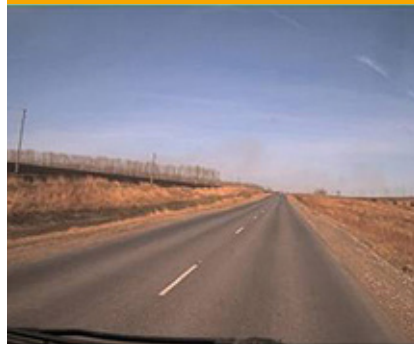
2012



2013



2014

*Оценка состояния участка дороги в разные годы*

Решение имело следующую мотивацию:

— Показатель ровности автомобильной дороги не является самодостаточным, на его основании не всегда можно сделать вывод о причинах возникающих ненормативных значений и предложить варианты исправления проблем, вызвавших отклонения от нормативов.

— Показатели радиусов кривых в плане и профиле, а точнее отклонения значений радиусов кривых от нормативных, показывают скорее не транспортно-эксплуатационное состояние, а качество проектных работ при строительстве дороги. Исправление отклонений данных показателей от нормативных не укладываются в понятие ремонта. Критические отклонения по данному показателю требуют реконструкции автомобильной дороги на участках, на которых они наблюдаются.

Данные о текущем состоянии покрытия являются технической характеристикой, на основании которой можно провести оценочный прогноз по комплексу необходимых технических мероприятий для улучшения состояния. Затем, используя такую характеристику дорог, как интенсивность движения автомобилей на каждом участке, можно сделать вывод об эффективности расходования средств.

Понятно, что участок дороги может находиться в разном эксплуатационно-техническом состоянии. Данный параметр зависит от наличия на участке дефектов. Дефекты могут иметь разную причину появления и по-разному влиять на эксплуатационные характеристики участка. В ОДН 218.0.006-2002 каждому дефекту соответствует своя балльная оценка, которая фактически означает снижение средней скорости движения по отношению к расчетной скорости.

Автомобили, движущиеся по участку с дефектами, едут с меньшей скоростью, чем та, которая рассчитана для данного участка. Следовательно, зная длину участка, можно высчитать время, которое затрачивает автомобиль дополнительно по сравнению с движением по данному участку, если бы он был без дефектов. Умножив это время на количество автомобилей, проходящих по данному участку за определенный промежуток времени, можно получить суммарные временные затраты при движении всех автомобилей по данному участку, вызванные наличием дефектов на участке.

Для того чтобы восстановить эксплуатационные характеристики участка дороги, необходимо исправить на нем дефекты. Каждый дефект устраняется своим комплексом работ. Причем несколько дефектов на одном участке могут иметь пересекающиеся или частично пересекающиеся работы. Наша программа исключает родственные виды, и формирует такой перечень работ, кото-

рые исправят все дефекты, присутствующие на данном участке дороги.

Затем необходимо произвести расчет стоимости ремонта участка дороги. Здесь необходимо сделать уточнение. Каждый дефект имеет балльную оценку от 1 до 5, которая отражает информацию о том, как снижается скорость движения на данном участке из-за этого дефекта. Соответственно, изначально участок находится в состоянии, балльная оценка которого соответствует минимальной балльной оценке дефектов, присутствующих на нем. Поэтому, поочередно исправляя дефекты, с каждым шагом участок переводится в состояние, соответствующее минимальной оценке из оставшихся не отремонтированных дефектов. Следовательно, участок дороги можно отремонтировать не только до идеального состояния (оценка 5), но и до промежуточного (оценка 3, 4), устраняя дефекты частично. Соответственно, будут тратиться разные денежные суммы. В результате можно получить стоимости ремонтов, которые переведут участок в нормативное или промежуточное состояние.

Что в результате?

Вычислив суммы, необходимые для перевода участка дороги в то или иное состояние и разделив их на время, которое будет сэкономлено во время проезда отремонтированного участка, получим среднюю стоимость экономии единицы времени, затрачиваемого дополнительно всеми автомобилями, движущимися по участку дороги, связанного с ненормативным состоянием участка. Сравнив этот показатель для различных вариантов ремонта участка можно определить самый эффективный из них (тот, у которого стоимость ремонта для экономии 1 единицы времени минимальна). Выбрав таким образом один из способов ремонта участка,



можно сравнить между собой участки и выстроить их в порядке увеличения стоимости ремонта для восстановления единицы времени. Иначе говоря, их можно ранжировать.

Результатом проведения вышеуказанных операций станет список участков дорог со стоимостями и способами их ремонтов, выстроенные в порядке удорожания стоимости.

При наличии ограниченного лимита средств на весь ремонт, система выберет только те участки, сумма затрат на ремонт которых не более данного лимита. В результате мы получаем упорядоченный список участков ремонта с назначенными на них видами работ и стоимостью ремонта каждого участка.

Социальные факторы

В алгоритме, регламентированном ОДН 218.0.006-2002, никак не учитываются социальные факторы, возникающие при использовании дорог. Следовательно, если строго придерживаться описанного метода, участки дорог с низкой интенсивностью движения могут всегда оставаться в конце списков ремонта и не попадать в конечный бюджет ремонта. Несмотря на низкую интенсивность движения, автомобильная

дорога может иметь высокую социальную значимость. Например, если по дороге проходит маршрут школьного или рейсового автобуса. Более того, дорога может быть единственным способом связи какого-либо населенного пункта с остальной транспортной инфраструктурой, и даже если движение по ней невелико, ее необходимо поддерживать в техническом состоянии, обеспечивающем возможность передвижения по ней транспортных средств.

Руководствуясь данными соображениями, специалисты приняли решение ввести в систему социальные критерии, которые могут различаться между собой по степени их социальной значимости.

Был разработан следующий перечень социальных критериев:

- поручения Губернатора края, зафиксированные соответствующими документами и протоколами;
- наличие маршрутов школьных автобусов;
- наличие регулярных автобусных маршрутов;
- результаты независимых интернет опросов и письменных голосований;
- массовые обращения граждан или обращения организованных групп граждан (общества, сходы, коллективные письма);
- депутатские запросы и обращения руководства районных администраций.

Понятно, что у каждого заказчика свое видение необходимости учета того или иного критерия. Иначе говоря, при учете социальных факторов ранжирование дорог будет меняться. Здесь как раз уже включается субъективный фактор. Но без этого никак.

Конечно, программа не может выдать окончательных список участков. Но основную работу по обработке массива данных о состоянии дорог программа выполняет. Наш программный продукт так и называется «Система поддержки принятия решений».

РОСДОРСНАБ

КОМПЛЕКСНОЕ СНАБЖЕНИЕ
ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ

Теперь компания РОСДОРСНАБ и в Красноярске. Мы сможем предложить вам запчасти по приемлемым ценам, индивидуальный подход к каждому клиенту, оперативность в формировании заявки, консультации по вопросам деффектовки вашего АБЗ. Возможность модернизации и автоматизации технологических процессов объектов строительства, модернизации системы управления бетоносмесительным цехом, что позволит вам, оптимизировать весь процесс производства асфальта.

Так же Мы предлагаем вам рассмотреть возможность поставки в ваш адрес следующего оборудования:

Асфальтосмесительные установки и запасные части к ним, бетоносмесительные установки и запасные части к ним, пневматическое оборудование Samozzi, оборудование для сыпучих материалов WamGroup, прочее промышленное оборудование

ПОСТАВЛЯЕМОЕ ОБОРУДОВАНИЕ МОЖЕТ БЫТЬ КАК ОТЕЧЕСТВЕННОГО, ТАК И ИМПОРТНОГО ПРОИЗВОДСТВА.

Компания РОСДОРСНАБ работает в сфере поставок запасных частей для Асфальтосмесительных установок и битумных хозяйств уже более 7ми лет по всей России. Наш опыт работы с крупнейшими предприятиями в сфере поставок запасных частей для АБЗ «Кредмаш».

www.rosdorsnab.com



г. Красноярск, пр. Металлургов, 1М, стр. 4
ЭКСПОЦЕНТР «МЕГАПОЛИС»

info@rosdorsnab.com

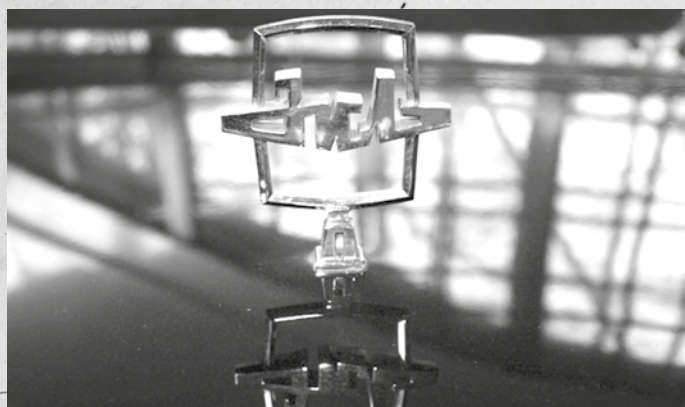
+7 (391) 205-10-31
многоканальный

реклама

Текст: АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

От АМО до ЗиЛ (заключительная часть)

Начало в номере 1 (07) 2015 и на сайте www.igrader.ru



Зил-130 стал легендарным грузовиком...



...хотя первые партии вышли «комом»

Собранные первые партии ЗиЛ-130 показали себя не лучшим образом. Водители постоянно жаловались на частый выход из строя карданных шарниров и электрооборудования. Только в 1961 году в правительстве утвердили проектное задание и выделили десятки миллионов рублей на очередную модернизацию завода. В 1963 году завод возглавил бывший заместитель председателя Комитета по автоматизации и машиностроению при Совете Министров СССР Павел Бородин и, как говорится, понеслось...

Осенью 1964 года реконструкция предприятия наконец завершилась. ЗиЛ-164А сняли с производства полностью переориентировавшись на «сто тридцатый». В дальнейшем модель постоянно дорабатывали. Известно как минимум о 70 вариантах усовершенствований двигателя и почти сотни вариантов модернизаций трансмиссии. На основе ЗиЛ-130 появлялись все новые модификации грузовых машин: бортовой тягач для работы с прицепом общей массой 8 т — 130А, тягач для работы с полуприцепом общей массой 12,5 т — 130В, удлиненный до 4,5 м грузовик — 130Г, самосвал — 130Д.



Полуприцеп общей массой 12,5 т — ЗиЛ-130В



Зил-137 долгое время состоял на службе у Советской армии



Зил-Э167 собирали впопыхах...



... из-за банальных для тех бюрократических проволочек

К 1966 году «сто тридцатые» разошлись по миру. Были даже специальные экспортные серии с английскими 140-сильными двигателями Perkins. Модель можно было встретить в Индии, Сирии, Финляндии, Корее и других странах.

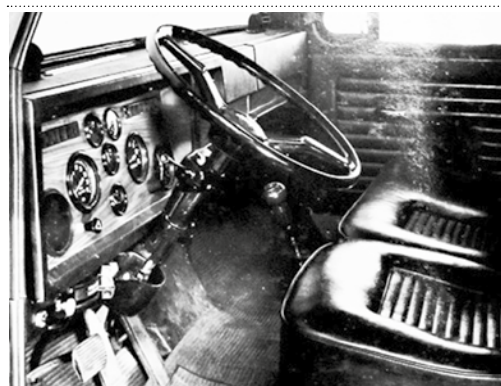
Не оставлял завод и попыток с экспериментами. В 1961 году Управление автомобильной промышленности Мосгортранхоза заказало проектировку вездехода. Но об этом умудрились забыть и вспомнили лишь в конце ноября 1962 года. В январе 1963 года конструкторы собрали колесный вездеход ЗиЛ-Э167. Он базировался на усиленной раме ЗиЛ-135 и оснащался двумя двигателями по 180 л. с. каждый. «Изюминкой» модели были 6 огромных колес диаметром 1,79 м на стеклопластиковых дисках. Это позволяло использовать машину на различных типах грунтов, так как удельное давление составляло 0,6 кг/см². Причем давление в шинах водитель мог регулировать из кабины. При этом у вездехода был большой дорожный просвет — 852 мм, а днище было заварено сталью, защищавшей агрегаты от пыли и грязи. Управляемыми были передние и задние колеса с торсионной подвеской. Разработчики устано-

вили в ЗиЛ-Э167 автоматическую коробку передач планетарного типа. В кузове вдоль стенок расположили сиденья для пассажиров, также там можно было перевозить до 5 тонн груза. Бензобаки вмещали 900 л. топлива, что позволяло вездеходу ехать без остановки 600 км. Машина успешно прошла все испытания, но в серийное производство так и не пошла. Заказчик посчитал конструкцию трансмиссии слишком сложной для ремонта.

В 1966 году для военным заказчикам показали полноприводный автопоезд с колесной формулой 10x10 — ЗиЛ-137. Это была доработанная 131-я модель с индексом В, к которой прицеплялся 10-тонный прицеп с двумя активными осями. Разработка 137-го началась в 1963 году и только спустя 8 лет он был одобрен к выпуску. Машина отличалась гидравлическим насосом с приводом от коробки отбора мощности. От нее по гибкому трубопроводу на гидромотор подавалась гидравлическая жидкость высокого давления. Оттуда крутящий момент через понижающий редуктор и карданные валы передавался на мосты полуприцепа на рессорной подвеске с барабанными тормозами, унифицированные с задней тележкой автомобиля. Обратная отработанная жидкость возвращалась к гидронасосу по второму шлангу. Электропневматическая система включала гидропривод автоматически при разгоне и эксплуатации на местности, что соответствовало работе на двух низших ступенях коробки передач и включении понижающей передачи раздаточной коробки, а также при движении задним ходом. Внутреннее давление во всех 10 шинах можно было регулировать. Машина могла самостоятельно преодолевать полтораметровые броды. Но серийным выпуском ЗиЛ-137 предприятие так и не занялось — сразу после утверждения модели ее производство перенесли на Брянский автозавод.



1970-е

*Зил-133Г2 стал продолжением легендарной «стотридцатки»**Зил-130-76 уже мог перевозить до 6 т груза**Черты Зил-Э169 можно увидеть и в поздней модели Зил-4331**Водительское место претендовало на комфорт**Похоже образ Зил-Э169 дал жизнь дизайну еще и ГАЗ-3309**Зил-170 — прообраз КамАЗа*

В 1971 году завод имени Лихачева получил статус производственного объединения, в которое вошли 17 предприятий. А с 73-го года модель Зил-130 и ее модификации стали выходить с нанесенным на правую дверь кабины пятиугольником — почетными Знаком качества.

В 1974 году на Читинском автосборочном заводе началась сборка модификации Зил-130С, предназначенной для эксплуатации в условиях Крайнего Севера.

В 1975 году с конвейера завода сошел первый трехосный Зил-133П, рассчитанный на перевозку до 8 т груза.

В 1976 году разработчики нашли способ увеличить грузоподъемность «стотридцатки» до 6 т. Также поменяли и расположение фар, что привело к изменению решетки радиатора. Обновленная модель получила индекс Зил-130-76.

В 1977 году удлиненную базу Зил-130Г увеличили до 5.6 м. Модель стала выходить с индексом 130ГУ.

В 1979 году грянуло новое пополнение модельного ряда — 10-тонный Зил-133Г2. Но через несколько месяцев модель заменили на Зил-133ГЯ. Причем конструктивно изменились только двигатель (вместо родной Зиловской силовой установки ставили 210-сильный КамАЗ-740), трансмиссия (внедрили 10-ступенчатую МКПП) и передняя подвеска (машина обзавелась усиленными рессорами).

В это же десятилетие продолжались начатые еще в 1960-е годы работы по созданию следующего поколения грузовиков. Сначала конструкторы трудились над бескапотным Зил-Э169А, внешне напоминающим американские грузовики образца 50-

1980-е



Зил-133ГЯ получил новые ДВС, КПП и подвеску



Дизайн Зил-Э169А признали несовременным



Зил-170В75 в серию пошел уже под новой маркой

годов. Но вскоре приходит распоряжение сверху — дизайн «осовременить». В итоге в конце 60-х рождается экспериментальный трехосный Зил-170В75, укомплектованный дизельным двигателем ЯМЗ мощностью 210 л. с. Но власти решают отдать производство этой модели на новый завод в Набережных Челнах, где и началась история КамАЗов. При этом на Зиле разрабатывают еще 8 моделей будущих моделей нового завода.

Тем не менее, на заводе Лихачева не унывают и решают совместить 169-й и 170-й в новый капотный грузовик. Он появляется в 1974 году и получает индекс 7Э169Г. К 1979 году доработка внесла коррективы в экстерьер машины и это уже Зил-9Э169Г.



Зил-4314 был все тем же старым добрым «стотридцатым»



Зил-4331 был последней массовой моделью в период перестройки

Тем временем работы не останавливаются, и в итоге модель в 1985 году идет в серийное производство. Но уже с фарами в бампере, большая решетка радиатора стала пластиковой, а сам капот немного уменьшился в размерах. Кстати, с конвейера грузовой автомобиль сошел уже под индексом Зил-4331, как того требовали введенные нормативы. К сожалению, мощный V8-двигатель, для производства которого сразу в трех городах создали предприятия, оказался невостребованным.

Продолжался выпуск и легендарной «сто тридцатки», но с новым индексом — Зил-4314. К сожалению, это были последние серийные модели в перестроечный период.

К концу десятилетия в стране уже начиналась новая жизнь по совсем другим правилам.

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

1990-е


Зил-4972 не стал серийной моделью

Зил-4327 — попытка инженеров подстроиться под запросы рынка

В период перестройки выяснилось, что руководство завода оказалось не готово к новым условиям экономики. Новое бизнес-поколение не хотело покупать среднетоннажные грузовики, военные перестали размещать заказы на производство техники. Совершенно не понимая, что делать дальше, на предприятии попытались модернизировать модель Зил-133ГЯ. Обновив кабину и установив двигатель Зил-645, использовавшийся в модели 4331, машину в 1992 году запустили в производство под индексом Зил-133Г4. Тогда же завод стал открытым акционерным обществом. И контрольный пакет акций за 4 млн долларов выкупает холдинг «Микродин». И новые владельцы начали с остановки выноса имущества предприятия рабочими, которые не получали зарплату. Управленцы, вдохновленные успехом малотоннажных «ГАЗелей» на переживавшем такие же времена Горьковском автозаводе, поставили задачу — сделать свой вариант для сегмента LCV.

Пытаясь подстроиться под новые рыночные условия, инженеры переоборудовали модель 4331, оставив ведущей только переднюю ось и поставив кабину от Зил-131. Новинку, получившую индекс Зил-4327, показывали на выставках, но она оказалась нежизнеспособной.

В 1994 году новые топ-менеджеры завода свернули выпуск устаревших морально 130-х. К этому моменту шла активная распродажа профильных активов предприятия. Детские сады, больницы, спортзалы, дворцы культуры и даже жилые дома уходили в частные руки.

В 1996 году на свет появилась магистральная фура Зил-6404 — седельный тягач с отдельным спальным модулем для двух человек, «микроволновкой», холодильником и платяными шкафами. На крыше красовался драгфойлер, под бампером — «юбка», по бокам — обтека-


Зил-3302Г должен был стать ответом «ГАЗели»

Зил-6309 — последняя серийная модель 1990-х

тели, под капотом расположился двигатель ЯМЗ-7511 мощностью 410 л. с., в стандартную комплектацию заложили ABS. Машина способна тянуть автопоезд полной массой до 40 т. Но модель так и не встала на конвейер.

В 1996 году для разработанного малотоннажного грузовичка нашли наконец двигатель. Решено было использовать 4-цилиндровую модель ММЗ Д-245. И Зил-5301, который в народе позже прозвали «Бычок». Автомобиль пошел в массовое производство. Упавший в начале 90-х годов выпуск до 7 тысяч машин в год нарастили до 22 тысяч автомобилей. Но особого дохода владельцы так и не увидели, поэтому без особого сожаления продали акции мэрии Москвы. На заводе тем временем изобретали модификации «Бычка», а главный акционер Юрий Лужков вел безуспешные переговоры о сотрудничестве с иностранными производителями грузовиков, отдавая на поддержание жизни предприятия миллиарды рублей из бюджета.

В 90-х годах инженеры создавали различные модификации на базе Зил-4331.

В 1999 году конструкторы запустили в массовое производство Зил-6309 с двигателем ЯМЗ-236НЕ2 и 8-ступенчатой МКПП.

Наши дни



ЗИЛ-4362 с кабиной от MAN не пошел в «серию»...



... опять же из-за бюрократии чиновников, не успевших купить лицензию



Проходная уже вряд ли будет многолюдной



В России остается все меньше машин Зил, способных передвигаться

В начале 2000-х предприятию все труднее и труднее выживать, хотя, казалось бы, самые тяжелые времена прошли. В 2002 году завод предпринимает попытку вернуться к бескапотному типу грузовиков. Экспериментальный Зил-Э4362 с кабиной от прежнего поколения MAN на выставках внушал надежду на возрождение былой легенды советского автопрома. Модель получила название «Кентавр», но пока наши бюрократы тянули с закупкой немецкого оборудования для производства кабин, его уже приобрела Индия. Несколько лет тянулись поиски и переговоры с другими производителями. К 2006 году инженеры завершили постройку грузовика на шасси старой 130-й модели, но с кабиной китайского Shaanxi — Зил-4329В1. Мэрия Москвы даже заказала 10 машин, чтобы поддержать свой актив.

В 2009 году предпринята еще одна попытка сохранить хоть какую-то часть рынка — Зил-4362. Внешне похожий на «Бычка», он стал длиннее и грузоподъемнее. Но объемы производств падали. В 2010 году из стен цехов вышли всего 1258 грузовиков. Конвейер остановился. Хотя какие-то деньги приносила аренда помещений, но долги тем не менее росли.

Новый глава Москвы в 2011 году принял решение сохранить предприятие и выделил из бюджета деньги. Завод заработал. Если можно так выразиться. Мертвому припарка, к сожалению, не помогла.

В 2012 году всем стало понятно, что огромную территорию завода имени Лихачева в 275 га сохранять бессмысленно. Предприятие не сможет вернуться к тем масштабам производства, как в советские годы. Правительство Москвы решило оставить для нужд завода всего 50 га, а остальную территорию расчистить и застроить жилыми районами. В последние несколько лет корпуса некогда промышленного гиганта нещадно разрушают, по территории периодически пробегают мародеры и блоггеры, снимающие поверженного великана на фото...

P.S. Зилу до сих пор не дают спокойно уйти со сцены. С территорией понятно — отдали под нужды инвесторов. Тем не менее периодически всплывают сообщения о чудесном воскрешении. То обещают наладить производство представительских автомобилей, то радостно заявляют о начале выпуска китайских грузовиков Dong Feng, то снова возвращаются к легковому классу, но уже от Renault. На самом деле в Москве выпуском техники Зил уже вряд ли займется. Оставалась только надежда на завод в латвийском городе Елагва, который является частью конвульсирующего гиганта. Но даже если планы правительства-акционера осуществляются, то в России эти грузовики не смогут стать легкодоступными. Их могли бы делать для европейского рынка. Но тут наступил кризис, Европа ввела санкции...



КРУПНЫМ ПЛАНОМ



ТРАНСМИССИЯ ZF 5WG210



ДВИГАТЕЛЬ CUMMINS T2



МОСТ AP ZF3000



Современная кабина с круговым обзором 309° имеет большое пространство, улучшенное поглощение шума и оснащена по всему периметру крыши специальным поручнем для безопасности обслуживающего персонала.

Ресурс фронтального погрузчика CLG 856 H обеспечивается за счет установки на него проверенного двигателя марки Cummins совместного производства США и Китая, а также мостов и трансмиссии марки не менее известного производителя ZF.

ФРОНТАЛЬНЫЙ ПОГРУЗЧИК LIUGONG CLG 856H

В этом году в России появится обновленная версия фронтального погрузчика из Поднебесной. Хорошо знакомый потребителям LiuGong CLG856 получит дополнительную букву в индексе, обновленный дизайн и два типа надежных двигателей. Модель перешла на новый уровень в безопасности и удобстве в эксплуатации. Производитель отмечает, что проданные машины прошлой серии в России перешли отметку 20 000 моточасов без капитального ремонта. Но LiuGong CLG 856H обязательно превзойдет эти результаты.

Прежде чем попасть в Россию данная модель прошла тщательную многогранную проверку в различных рабочих условиях в течение последнего квартала 2014 года и первого квартала 2015 года. Первыми странами, кому удалось испытать все достоинства обновленного погрузчика, оказались Филиппины, ЮАР и Объединенные Арабские Эмираты.

В новинке использованы разработки европейских гигантов. В частности, модель оснащена



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ОФИС:

НОВОКУЗНЕЦК

Адрес:
654000, Кемеровская область,
г. Новокузнецк,
ст. Тальжино, ул. Советская, 1

ФИЛИАЛЫ:

БРАТСК

Адрес:
665703, Иркутская область,
г. Братск,
пос. Гидростроителей, ул. Горького 1 г./2

НЕРЮНГРИ

Адрес:
678960, Республика Саха (Якутия),
г. Нерюнгри,
ул. Северная, д.6

БЛАГОВЕЩЕНСК

Адрес:
675078, Амурская область,
г. Благовещенск,
Северо-Западный промузел, стр.20001

Удобное расположение всех частей двигателя и системы его охлаждения под капотом обеспечивает простой и быстрый доступ для проведения основных манипуляций и требует для этого меньших затрат времени.



Блок предохранителей располагается в кабине, за спинкой сидения оператора.



Проверка уровня гидравлической жидкости находится в специально отведенном легко доступном месте.



Простой доступ к месту для заправки гидравлической жидкости.

4-ступенчатой трансмиссией ZF (Германия), двигателем Cummins, считающимся самым выносливым в мире, гидрораспределителем Kawasaki (Япония), магистральными маслопроводами Alfagomma (Италия), кондиционером Denso (Япония), комфортным сидением по технологии Grammer (Германия). Максимальная скорость передвижения составляет 40,7 км/ч вперед и 24,7 км/ч назад. Топливный бак вмещает 300 литров.

Для удобства обслуживания инженеры предусмотрели полностью отки-

дающиеся капот и радиатор для быстрой очистки и разместили все точки постоянного обслуживания в доступных и удобных местах. Опционально к модели предлагаются закрытые мосты в масляной ванне, блокировка дифференциалов, центральная система смазки, удлиненные стрелы с различной высотой выгрузки и более 20 видов навесного оборудования.

Разработчики не оставили без внимания и главный рабочий орган машины. Новый ковш, благодаря доработанной геометрии, получил улучшенное на 6% внедрение в грунт и увеличенную на 7% вместимость материала. LiuGong CLG856H обладает высотой подъема 3,1 м, усилием отрыва 175 кН и грузоподъемностью 5 тонн. ®



КРУПНЫМ ПЛАНОМ



ООО «Торговый дом РМЗ»
 Челябинская область, г. Миасс,
 Тургорьякское шоссе, 11/46

Отдел продаж:
 г. Челябинск,
 Свердловский пр-т, 38
 Тел./факс: +7 (351) 265-22-65,
 +7 (351) 265-22-67, +7 (912) 329-64-46
kdm-usptk@yandex.ru
www.usptk-kdm.ru



Предназначен для нанесения на проезжую часть противогололедных материалов. Он оснащен металлической лестницей и дополнительным блоком дублирующих задних фонарей, а также верхней технологической площадкой для осмотра транспортера. Возможна обработка контейнера изнутри антикоррозийным покрытием (полиуретаном), а также установка вибратора на стенки контейнера, позволяющего избежать налипания пескогравийного материала (ПГМ).

ПЕСКОРАЗБРАСЫВАТЕЛИ (РПГМ) ДО 10М³

Также возможна установка дополнительного навесного оборудования:

- **ЩЕТОЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**
 - передняя поворотная щетка
 - средняя щетка
- **ПОЛИВОМОЕЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**
 - автоцистерна
 - передняя водонапорная рейка
 - боковые сопла
 - гидропушка
 - щетка для мытья барьерных ограждений
- **МАНИПУЛЯТОР с вариантами установки**
 - грейферный ковш
 - кусторез
 - косилка
 - крюк (для выполнения грузоподъемных работ)



СПЕЦИАЛИЗИРОВАННЫЙ ДОРОЖНЫЙ КОМПЛЕКС «ТРОЙКА-2000»

Машины для содержания дорог в чистоте и порядке мы встречаем на улицах едва ли не каждый день. Большая часть из них представляет собой тракторы или грузовики с навесным оборудованием, выполненным еще по образу времен СССР. Прямоугольные отвалы, похожие на большие кухонные «ершики»-щетки, ненавидимые для водителей пескоразбрасыватели, которые зачастую настроены так, что вместо посыпания ледяных корок расстреливают пулеметной очередью в кузова легковых автомобилей.

Зарубежная снегоуборочная и коммунальная техника обладает совсем другим арсеналом навесного оборудования. Но покупать ее довольно накладно для бюджета. А российские заводы почему-то опыт своих иностранных коллег игнорируют. Например, взгляните на снегоуборочник Scania в Швеции (если вы вдруг пролистали, то можете посмотреть на представителя скандинавской КДМ в нашей рубрике «В деталях» на стр. 28) — и сравните с хорошо знакомыми отечественными отвалами.

Благо, некоторые отечественные производители все же заботятся о повышении качества уборки дорог. Мы нашли компанию, которая



ООО «ТД РМЗ» обеспечивает полное техническое сопровождение в период исполнения гарантийных обязательств, определенных договорными отношениями и технической документацией.

В структуре ООО «ТД РМЗ» существует мобильная группа технической поддержки, в состав которой входят высококвалифицированные технические специалисты, готовые при необходимости направиться

в любой регион РФ для обучения сотрудников заказчика, проведения текущего ремонта и сервисного обслуживания СДМ «Тройка 2000».

Вместе с тем, на сегодняшний день материально-техническая база ООО «ТД РМЗ», а также уровень квалификации наших специалистов позволяет проводить модернизацию старой техники и переоборудование автомобилей.

СРЕДНИЙ ГРЕЙДЕРНЫЙ ОТВАЛ



Основное назначение среднего (нижнего) грейдерного отвала — тщательная очистка покрытия, удаление с покрытия плотного снежного наката или наледи, уборка смеси снега и льда с водой. В летний период отвал используется для планирования сыпучих материалов при строительстве и ремонте автомобильных дорог.

Отвал оборудован дополнительным выдвижным крылом длиной 400 мм, что способствует увеличению рабочей ширины ножа, а также ножами для скалывания льда, гребенчатого типа или пиковой формы.

В зависимости от пожеланий заказчика может быть как поворотным (угол поворота 30°), так и неповоротным.



ПЕРЕДНИЙ СКОРОСТНОЙ ОТВАЛ Н-1,6

Предназначен для очистки снега и шуги с дороги с выбросом снега на расстояние от 12 до 16 метров за обочину на скорости до 80 км/ч. Изгиб не дает снежной массе выскользнуть, так что в стекло или пластиковое оперение не прилетят комки. Отвал оснащен полиуретановыми демпферами, снижающими шум. А полиуретановые амортизаторы и система переезда через препятствия обеспечивают легкое преодоление неровностей и смягчают толчки в случае столкновений с предметами. Рабочий угол ножа — 43°, длина — 4,2 м, а рабочая ширина — 3 м.

С помощью универсальной монтажной плиты на переднем бампере автомобиля легко монтируется вместо переднего поворотного отвала.

В состав оборудования входят: стыковочная плита, отвал, гидроцилиндр подъема/опускания отвала, направляющие колеса или лыжи, стальной лемех.

БОКОВОЙ УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ОТВАЛ



Помогает увеличить ширину очищаемой полосы и уменьшить число проходов машины. Конструкция отвала снабжена системой защиты при столкновении с препятствием. Отвал может работать «на весу». Система наклона формирует профиль обочины. Присутствует освещение рабочей зоны и габаритные огни.

Высота крыла увеличивается от 500 до 1100. Рабочий угол может варьироваться от 30° до 45° в горизонтальной плоскости. Ширина захвата — 1850 мм. По желанию заказчика отвал может комплектоваться ножами из стали 09Г2С, высокопрочной стали HARDOX или ножами из полимерных материалов.

взяла на вооружение европейские разработки и предлагает для круглогодичного содержания дорог с асфальтобетонным и гравийным покрытием в условиях умеренного климата целый специализированный дорожный комплекс. Знакомьтесь, это «Тройка-2000» производства ООО «ТД РМЗ», входящего в состав холдинга «Урало-Сибирская пожарно-техническая компания» на базе Урал-55571. С помощью навесного оборудования машина может очищать дорожные покрытия и обочины от сухого и мокрого снега, грязи и пыли, срезать лед и накат с покрытий, а также снежные валы на обочинах. Кроме того, оператор может мыть дорожные знаки, ограждения,

столбики, автопавильоны, площадки, мосты. Машина справляется со скашиванием травы на обочинах, откосах, удалением кустарников и выступающих на дорогу ветвей.

Хорошо зарекомендовавшее себя шасси в принципе не нуждается в представлении. Но все же напомним основные его характеристики. В движение полноприводный Урал-55571 с колесной формулой 6x6 приводит дизельный двигатель ЯМЗ-65652 мощностью 285 л. с. К услугам водителя 9-ступенчатая коробка механическая передач. Модель оснащена кабиной капотного типа с пластиковым оперением.

Но главное здесь — навесное оборудование. Ножи отвалов изготовлены из износостойкой листовой стали Hardox, которую производит шведская компания SSAB (и вновь вспоминаем скандинавские снегоуборочные машины). В Скандинавии снега много и местные специалисты явно знают толк в долговечных материалах для его уборки. Итак, посмотрим что российским дорожным службам предлагает комплекс «Тройка-2000». ®

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, вмещающийся 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.

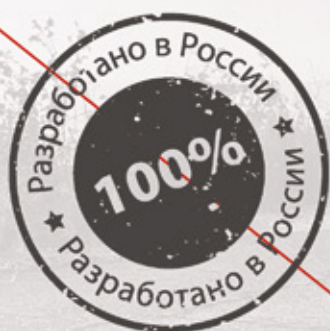


Мощный прицеп с поворотной осью обеспечивает надежность. Итальянская горелка для разогрева материала обеспечивает стабильность и надежность.



+ 7 (391) 204 62 41

miniABZ@mail.ru



КРУПНЫМ ПЛАНОМ



Н. Новгород



Саратов



Магадан



ЭКСПО

СТТ 2015

JUNE 2-6 ИЮНЯ

MEDIA GLOBE
123242, Москва,
пер. Капранова, д. 3
БЦ «Премьер Плаза»,
5 этаж, офис 501

+7 (495) 961-2262

ctt@mediaglobe.ru
www.mediaglobe.ru

2 - 6 июня.
Россия, Москва,
МВЦ Крокус Экспо.

16-я Международная специализированная выставка «СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА И ТЕХНОЛОГИИ'2015»



Со 2 по 6 июня 2015 года в «Крокус Экспо» состоится 16-я международная специализированная выставка «Строительная Техника и Технологии / СТТ'2015». За годы своего существования мероприятие стало ключевым событием отрасли в России и странах СНГ. Крупнейшие производители стремятся занять лучшие места и бронируют стенды заранее. Такие компании как Atlas Copco, LIEBHERR, Wirtgen, Hitachi, John Deere и многие другие уже внесены в список участников.

На сегодняшний день мероприятие выступает надежной платформой для международного сотрудничества в сфере строительного оборудования и технологий. Свою продукцию здесь представляют национальные экспозиции из Германии, Италии, Финляндии, Китая и Южной Кореи.

СТТ проводится при поддержке крупных международных ассоциаций и агентств, в числе которых CECE (Объединение европейских производителей оборудования), IMAG (междуна-

родное подразделение MESSE MUNICHEN INTERNATIONAL), AEM (Американская ассоциация производителей оборудования), CMEC (Китайская национальная корпорация по экспорту и импорту машин и оборудования) и КОСЕМА (Южнокорейское торговое представительство по строительной технике). Российские профильные министерства и ведомства, в том числе Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ, Министерство промышленности и торговли РФ, Комитет Государственной Думы РФ по земельным отношениям и строительству и Московское правительство также поддерживают выставку.

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





сибирь
Федеральный университет
Красноярск - Хакасия



**20-24
мая 2015**

КРАСНОЯРСК

**МОТОР
ЭКСПО** шоу 

XXIII АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

**ПРИГЛАШАЕТ
К УЧАСТИЮ!**

В 2014 ГОДУ:
120 участников из Европы,
России, Китая,
17 665 посетителей, из них
3 674 – специалисты отрасли.

Генеральный партнер
раздела «СпецТехника»

Preiuder

МВДЦ «Сибирь»

г. Красноярск, ул. Авиаторов, 19
тел./факс: (391) 22-88-601, 22-88-609
auto@krasfair.ru, www.krasfair.ru

- **ЛЕГКОВОЙ И ГРУЗОВОЙ
ТРАНСПОРТ**
- **АВТОЗАПЧАСТИ И
ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ СТО**
- **АВТОКРЕДИТОВАНИЕ.
СТРАХОВАНИЕ. ЛИЗИНГ**
- **РЕТРОАВТОМОБИЛИ И
АВТОЭКЗОТИКА**



У нас вы узнаете информацию о технике, а про инновации в строительной отрасли читайте в журнале «Промышленные страницы Сибири» и на сайте www.epps.ru



15-я Международная специализированная выставка

СТРОИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИКА, ОБОРУДОВАНИЕ И СЕРВИС. УРАЛ 2015

22-24 апреля 2015

Екатеринбург, МВЦ «Екатеринбург-Экспо»



5-я Международная специализированная выставка-форум

ДОРОГИ УРАЛА: технологии, оборудование, материалы 2015

www.cemms.ru
www.rciexpo.ru

Официальная поддержка



Москва
тел.: +7 (495) 921 44 07
e-mail: lstved@rte-expo.ru

Екатеринбург
тел.: +7 (343) 310 32 50
e-mail: o.mokina@rte-ural.ru

ОРГАНИЗАТОР



реклама



ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТ
И ДОРОГИ СИБИРИ.
СПЕЦТЕХНИКА.
СИБАВТОСЕРВИС.

21-24
АПРЕЛЯ
2015



Россия, 664050, г. Иркутск, ул. Байкальская, 253-а
тел./факс: (3952) 352-900
e-mail: info@sibexpo.ru, www.sibexpo.ru

СибэкспоЦентр

0+

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ПАРТНЕР

Preüder

реклама



ОРГАНИЗАТОР

АРЕНДА СПЕЦТЕХНИКИ

г. Иркутск



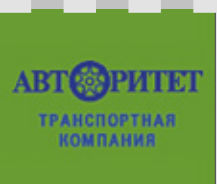
ООО «СибАвтоТранс»
г. Иркутск, ул. Баррикад, 62/5, оф. 3
тел.: +7 (3952) 620-162, 620-132
факс: +7 (3952) 336-872
tkintek@mail.ru

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



Прогрессивные транспортные системы
г. Иркутск
тел.: +7 (3952) 338-338
338-338@kes38.ru
www.irkgruz.ru

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.



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

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, тралы до 100 т, а также услуги автовозов по России.



г. Красноярск



ООО «Антек»
660001, г. Красноярск,
ул. Ладо Кецховели, 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

Транспортная компания ООО «Антек» с огромным удовольствием станет для вас надежным партнером, профессиональной опорой и поддержкой для вашего бизнеса! (еврофуры, рефрижераторы, п/прицепы, тралы, автокран 25-70 тн, погрузчики, автогрейдер, «воровайки», автовышки и т. д.). Грузоперевозки, услуги спецтехники.



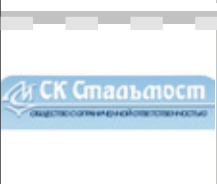
ООО АТК «Азимут Вега»
г. Красноярск, Северное шоссе, 25
тел.: +7 (391) 291-13-12, 294-74-71
тел.: +7 (391) 292-88-78 (Ольга)
atkav01@mail.ru,
www.azimut-vega.ru

Аренда спецтехники у нас — выгодные предложения, быстрое оформление, исключительные условия для каждого клиента. Оператор каждой единицы техники — профессионал, что гарантирует безупречное исполнение своих обязательств.



ООО «РусАрм»
660048, Красноярск, ул. Караульная, 31
тел.: +7 (391) 283-0-283
8-908-211-87-34
info@rusarm24.ru
www.rusarm24.ru

Компания ООО «РусАрм» оказывает большой спектр услуг по аренде спецтехники. На выбор заказчиков — автокраны, тягачи, бульдозеры, виброкатки, колесные погрузчики, гидравлические экскаваторы и мини-экскаваторы, самосвалы, компрессоры и многое другое.



ООО СК «Стальност»
г. Красноярск, ул. Тамбовская, 1В
тел.: +7(391) 272-07-14
skstalmost@mail.ru
www.skstalmost.com

Аренда и услуги спецтехники является одним из направлений деятельности строительной компании «Стальност». Наша компания занимается предоставлением услуг спецтехники и сдачей спецтехники в аренду более 10 лет. В наличии — собственный парк спецтехники (кранов, автокранов, гусеничных кранов), которые могут оказывать услуги и/или сдаваться в аренду.



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

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), тралы (9,5 м, 10,5 м), экскаватор-погрузчик Venieri.






	<p>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</p>	<p>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.</p>    
	<p>ООО «ТАГАРА» г. Красноярск, ул. 60 лет Октября, 109 г тел.: +7 (391) 233-15-81, 258-08-85 tagara@bk.ru www.tagara.ru</p>	<p>Обратившись к нам, вы можете заказать грузоперевозки трапами 25 и 40 тонн, услуги грейдера, бульдозера, экскаватора и самосвала.</p>   
	<p>ООО «Омега Плюс» г. Красноярск, ул. Калинина, 60 тел.: +7 (391) 272-94-72 omega-kras@mail.ru www.24-av.ru</p>	<p>Услуги автовышки с высотой подъема от 12 м до 22 м. Услуги автокрана 5 тонн. Стоимость от 800 руб./час. Наличный/безналичный расчет.</p>  

ЗАПЧАСТИ

г. Красноярск

	<p>ООО «СпецТехКрас» г. Красноярск, ул. Джембульская, 16 стр. 2 офис 322 тел.: +7 (391) 208-95-28, 205-28-80 +7 929 333-8-333 spectehkras@mail.ru www.spectexkras.ru</p>	<p>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.</p>
	<p>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</p>	<p>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.</p>
	<p>ООО «СпецДорМаш» г. Красноярск, ул. 60 лет Октября д. № 148 тел.: +7 (391) 2-888-166, 8-908-201-97-57 Факс: +7 (391) 235-52-82 sdm2011@list.ru sdm2011.ru</p>	<p>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</p>
	<p>ООО «Альянс РАУМ» г. Красноярск, ул. Остров Отдыха, 10 оф. 220 тел.: 8 (391) 208-00-98 (г. Красноярск) 8-800-500-05-52 (звонок бесплатный) zakupka@raum.pro www.raum.pro</p>	<ul style="list-style-type: none"> — 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.

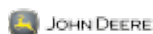
г. Омск

	<p>ООО «Омская торговая компания» г. Омск, ул. 1-я Производственная, 2 тел.: +7 (3812) 367-367, 32-42-20 otk-sms@mail.ru www.sms7.ru</p>	<p>Гидроцилиндры, гидромоторы, гидронасосы, гидрорули, гидроклапаны, гидрораспределители и другие запчасти для дорожно-строительной, коммунальной, лесной и сельхоз.техники.</p>
---	---	--



ОРГАНИЗАЙЗЕР

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) 236-97-44

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) 236-97-44
 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. Дуся Ковальчук, д. 1, к.1 Т.: +7 (383) 212-56-11



Всегда доступны видеорепортажи, фотогалереи
и полезная информация о рынке спецтехники на www.igrader.ru



	Красноярск Назарово	проезд Связистов, 15 пр. Металлургов, 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. Металлургов, 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



Минипогрузчик 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... гидрролинии 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 (шасси КамАЗ-43502)

Максимальный вылет стрелы 7,9 м
 Грузоподъемность на мин. вылете стрелы 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

Spec.brands
 т.: +7 (391) 288-66-05
 e-mail: spec.brands@ya.ru



КМУ DongYang SS2036 (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 6x6
 Двигатель Камаз 740.662, 300 л. с.
 Трансмиссия МКПП ZF9

ДИЛЕР

Spec.brands
 т.: +7 (391) 288-66-05
 e-mail: spec.brands@ya.ru



Автокран «Клины» 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

Spec.brands
 т.: +7 (391) 288-66-05
 e-mail: spec.brands@ya.ru



Мы всегда открыты к общению и ждем ваши предложения в нашей официальной группе на www.facebook.com/igrader.ru



IRKRANSERVIS

ГРУППА КОМПАНИЙ «ИРКУТСК-КРАН-СЕРВИС»

ПРОДАЖА И ОБСЛУЖИВАНИЕ
ГРУЗОПОДЪЕМНОЙ ТЕХНИКИ

- Новые и б/у краны
- Стоимость нового крана может начинаться от 5 млн.
- Температурные режимы: -20, -30 и -40
- Переводы, сертификация, монтаж/демонтаж, перевозка
- Огромный выбор заводов-изготовителей
- Огромный выбор моделей: от самых дешевых (под один объект) до самых качественных – от 10 лет суровой эксплуатации

Заводы-изготовители: Zoomlion, Comansa-jie, Useter, YongLI, TopSky, Yantai, WanFeng, YuanXin, Dong Jiar и т.д.

Мы подготавливаем индивидуальное предложение в зависимости от вашего бюджета, ваших предпочтений и требуемых параметров крана.



Россия, г. Иркутск, ул. Костычева, 28, тел.: 8-800-500-18-89,
факс: (3952) 418-711, e-mail: irkks@yandex.ru

www.irkranservis.ru

реклама

KH-KIPPER РЕШЕНИЯ
Кузова Прицепы Полуприцепы **ДЛЯ ПРОФЕССИОНАЛОВ**

КУЗОВА НА ГРУЗОВЫЕ ШАССИ
ПРИЦЕПЫ И ПОЛУПРИЦЕПЫ

КРЮКОВЫЕ СИСТЕМЫ
УСТАНОВКА КРАНОВ-МАНИПУЛЯТОРОВ

KH-KIPPER Sp. z o.o., Kajetanów 130, 26-050 Zagnańsk, Польша, тел. +48 41 30 11 569, факс +48 41 30 11 303, www.kh-kipper.pl

реклама

**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 рыхания..... 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

**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 224x2 л/мин
 Макс. производительность насоса
 управляющего контура 20 л/мин
 Скорость поворота платформы 12,7 об/мин.

ДИЛЕР

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

**Каток LiuGong CLG6114**

Эксплуатационная масса 30 т
 Частота вибрации 35 Гц
 Максимальная скорость 11 км/ч
 Двигатель..... Diesel Shangchai, 190 л. с. (95 кВт)

ДИЛЕР

ООО «Сибирская Сервисная Компания»
 г. Новокузнецк, ул. Советская 1/5
 т.: +7 (3843) 993-425

**Автогрейдер Dressta RD-200C RD-200H**

Двигатель Cummins QSB6.7, 178 л. с.
 Макс. рабочий вес 16,5 т
 Максимальная скорость движения 44,7 км/ч
 Ширина грейдерного отвала..... 3,66 м
 Тяговое усилие на отвале..... 9,2 т
 Ширина бульдозерного отвала..... 2,5 м
 Макс. заглубление рыхлителя..... 300 мм
 Ширина рыхлителя..... 2,2 м

ДИЛЕР

ООО «Сибирская Сервисная Компания»
 г. Новокузнецк, ул. Советская 1/5
 т.: +7 (3843) 993-425

**Бульдозер Case 2050M**

Двигатель..... FPT / NEF, 214 л. с. (160 кВт)
 Трансмиссия..... гидростатическая
 Эксплуатационная масса 22,79 т
 Объем перемещаемого грунта 5,58 м³

ДИЛЕР

ООО «Сибирская Сервисная Компания»
 г. Новокузнецк, ул. Советская 1/5
 т.: +7 (3843) 993-425



БУЛЬДОЗЕР ЧЕТРА Т9



Надежный

Комплектующие и узлы ведущих мировых производителей (двигатель Cummins/ЯМЗ, гидрораспределитель Bosch Rexroth, предпусковой подогреватель и др.)



Производительный

Высокая маневренность за счет электрогидравлического управления трансмиссией, установки полусферического или прямого отвала, рыхлителя или тягово-сцепного устройства



Комфортный

Кабина выполнена с учетом всех современных требований эргономики и оснащена кондиционером и независимым отопителем



Ремонтопригодный

Модульная конструкция всех узлов и систем обеспечивает простоту и удобство технического обслуживания бульдозера



Выгодный

Низкие эксплуатационные затраты, а также электронные системы управления и автоматизации гарантируют оптимальную стоимость владения техникой



Мобильный

Малый вес ЧЕТРА Т9 и габариты позволяют доставлять трактор к месту работы вертолетом и перевозить его на трейлерах, а также делают машину удобной для работы в городском строительстве.



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

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

ДИЛЕР

Spec.brands
 т.: +7 (391) 288-66-05
 e-mail: spec.brands@ya.ru



Седелный тягач КрАЗ-6443 0000080

Двигатель ЯМЗ-238ДЕ2, 330 л. с. (234 кВт)
 Трансмиссия.....8-ступенчатая МКПП
 Колесная формула.....6x6
 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

КОММУНАЛЬНАЯ ТЕХНИКА



Снегоуборочная машина СУ 2.1 ОПМ

Шасси.....МТЗ 82.1
 Гидроходоуменьшительне требуется
 Управляемый вектор выброса снега.....2-25 м
 Ширина захвата2,1 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. Переволоцкий, ул. Пролетарская 86
 т.: +7 (35338) 31-478



Снегоуборочная машина СУ 2.1

ШассиМТЗ 82.1
 Гидроходоуменьшительне требуется
 Управляемый вектор выброса снега.....2-25 м
 Ширина захвата2,1 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. Переволоцкий, ул. Пролетарская 86
 т.: +7 (35338) 31-478



Щетка фронтальная совковая ЩФС 2.0

Шасси.....МТЗ 82.1
 Ширина захвата2 м
 Ширина захвата с лотковой щеткой2,3 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 фрезы..... 550 мм
 Высота выгрузки 3.5 м

ДИЛЕР

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



У нас вы узнаете информацию о технике, а про инновации в строительной отрасли читайте в журнале «Промышленные страницы Сибири» и на сайте www.epps.ru



LIQUI MOLY
MADE IN GERMANY

ЛИКВИ МОЛИ
ТЕХНОЛОГИЯ НАДЕЖНОСТИ!

MOTOR OIL
Made in Germany

www.lm24.ru

МОТОРНЫЕ МАСЛА • АВТОХИМИЯ • АВТОКОСМЕТИКА

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

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

28-30 апреля | г. Барнаул
Дворец зрелищ и спорта, уличная площадка

20-я Межрегиональная специализированная выставка

**Строительство
Благоустройство
Интерьер'2015**

Одно из главных специализированных событий в СФО для строительной индустрии, сферы ЖКХ и других смежных рынков.

Организаторы выставки: - ЗАО «Алтайская ярмарка»;
- ООО «Современные выставочные технологии».

+7 (3852) 65-88-44, altfair@altfair.ru
www.stroyka.altfair.ru

ВЫСТАВКА

КомАвтоТранс

СпецТехника

**14-16 АПРЕЛЯ
2015**

САМАРА

**МАШИНЫ ДЛЯ
ВАШЕГО БИЗНЕСА**

ЭКСПО-ВОЛГА
организатор выставок с 1986 г.

место проведения: телефон:
ПЛОЩАДЬ им. В.В. КУЙБИШЕВА 207-11-38
www.expo-volga.ru



Информационно-рекламный журнал «Грейдер» № 2 (08) март-апрель 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, Александр Марков

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 Перевощикова, Олеся Голенко
marketing@pgmedia.ru

ОТДЕЛ ЛОГИСТИКИ
Олег Дрофа

ОТДЕЛ ПРОДАЖ
тел.: (391) 237-15-37

reklama@pgmedia.ru
Наталья Таркова, Олеся Зубрицкая, Дарья
Хмелева, Екатерина Добрых, Лина Дмитриева,
Кирилл Радеев, Оксана Веретина

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, ул. Борисова, 14.
Тираж 8 000 экземпляров.
Красноярский филиал ООО «Типография «Комсомольская правда», г. Красноярск, ул. Шахтёров, 33.
Тираж 16 000 экземпляров.

Подписано в печать: 20.03.2015. Дата выхода: 25.03.2015

БИБЛИОТЕКА ДОРОЖНИКА

для тех, кто занимается строительством
и хочет начать новый бизнес



! Только для читателей журнала «Грейдер» !

У вас есть скидка 60% на каждое издание.

Спешите купить до 1 июня.

★★★★★ **(391) 237 15 37** ★★★★★

**Реклама
Онлайн**
реклама. полный цикл

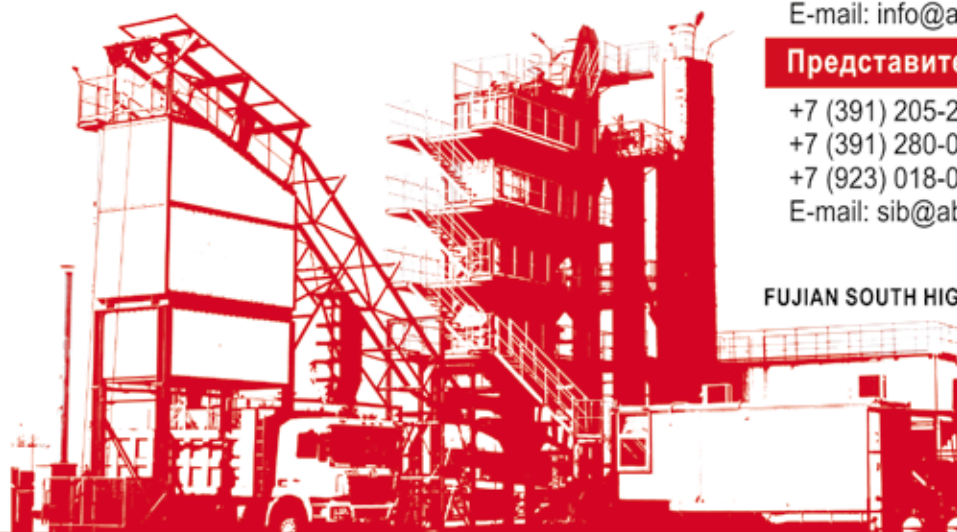
(812) 401-64-64
(495) 737-64-64
(383) 227-64-64
www.reklama-online.ru

Все виды рекламы.
Все регионы РФ и СНГ

Реклама
Телевидение
Транспорт
Интернет
Наружка
Печатная СМИ
ВЛ, Промо



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





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.