

ЖУРНАЛ ИГРЕЙДЕР

О СПЕЦТЕХНИКЕ, ГРУЗОВИКАХ
И КОММЕРЧЕСКОМ ТРАНСПОРТЕ

www.igrader.ru

16+

№3 (9) май-июнь 2015

В НОМЕРЕ

Испытатели:
Самосвал КамАЗ-6520

Оптимизация:
Увеличиваем производительность бульдозера

И это все о них:
Мировые рекорды спецтехники

LIUGONG
RUSSIA



Качество больше не роскошь

www.sscn.ru

8 · 800 · 770 · 7970

Официальный дистрибьютор спецтехники Liu Gong



Сибирская
сервисная компания

КАК ПОКУПАТЬ НАПРЯМУЮ У КИТАЙСКОГО ПРОИЗВОДИТЕЛЯ?

Позвоните прямо сейчас, получите полную информацию об услуге бизнес-тура по Китаю и узнайте о ценах.

+7 (391) 204 62 41

vip-tur00@mail.ru

После 5-дневного делового путешествия по Китаю вы:

- ✓ Узнаете, как купить европейскую дорожную спецтехнику или асфальтный завод напрямую в Китае
- ✓ Навсегда забудете о посредниках
- ✓ Получите возможность экономить десятки миллионов
- ✓ Красиво отдохнете, поправите здоровье
- ✓ Откроете для себя новый, ни на что не похожий, Китай





**СИБИРСКИЙ
КАРДАН**

Новосибирская область
с. Криводановка, ул. Светлая, 12/1
Тел.: +7 (383) 288-57-27
+7 983-002-57-27

www.sibcardan.ru

РЕМОНТ КАРДАНЫХ ВАЛОВ ГРУЗОВЫХ И ЛЕГКОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ИМПОРТНОГО И ОТЕЧЕСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА

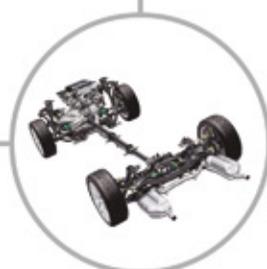
Производство карданных передач
по чертежам Заказчика



Восстановление и замена
креставин, вилок, шлицевых пар



Балансировка карданных валов
на стенде СИМАТ



Проточка тормозных барабанов



Восстановление посадочных мест
под подвесные подшипники



РАБОТАЕМ СО ВСЕМИ ТРАНСПОРТНЫМИ КОМПАНИЯМИ («РАТЭК», «ПЭК», «ЭНЕРГИЯ», «ЖЕЛДОРЭКСПЕДИЦИЯ» И Т.П.)



КРАТКО

6

Об уникальной системе автопилотирования для грузового автомобиля, об автопробеге ретромашин в честь 9 мая, о новых моделях мини-экскаваторов *Hitachi*, о самых популярных моделях грузовиков и аналитическим данным рынка, а также о том, что готовит Челябинский механический завод и других новостях — в нашем традиционном кратком изложении.



ИСПЫТАТЕЛИ

10

Самосвал с задней разгрузкой КамАЗ-6520
 Раз в стране объявили курс на импортозамещение, пришла пора обкатать отечественный самосвал. Какие впечатления произвела модификация КамАЗ-6520-26020-73, на что способен грузовик и какие нюансы присутствуют — честно расскажем в нашем материале.



ОПТИМИЗАЦИЯ

14

Бульдозеры «патуют» ... и выигрывают!
 Можно ли увеличить производительность землеройных машин прямо во время эксплуатации или необходимо модернизировать отвал? О способах получить максимальный результат от бульдозера расскажут специалисты компаний-производителей техники.



ГЛАС

20

Топ-менеджер John Deere Эндрю Кристофер:
 «Россия остается стратегически важным рынком»
 О перспективах в строительной отрасли, о роли российских инженеров в научно-исследовательских и опытно-конструкторских работах, о планах John Deere в России и многом другом в интервью с директором строительного и лесозаготовительного подразделения компании в России и СНГ.



В ДЕТАЛЯХ

22

В Красноярске появился центр сохранения ретротранспорта и дорожной техники
 Количество денег и сил, вложенных в реставрацию грузовиков и автобусов, на которых ездили еще наши родители, бабушки и дедушки не подлежит исчислению. Чтобы поставить уникальные экземпляры на ход члены клуба «Авто-Ретро» ищут доноров запчастей не только в России, но и за ее пределами. Для чего им такие хлопоты?



ДОРОЖНИКИ

26

Владельцы грузовиков свыше 12 тонн будут оплачивать ремонт дорог
 Купил тяжелый грузовик — плати не только за проезд, но еще и за факт его существования. Как власти собираются пополнять дорожный фонд, а также о ремонте «дорог в ад» и сроках приведения в надлежащий вид мостовых переправ через Енисей рассказали на большой совместной пресс-конференции чиновники отрасли.

32

И ЭТО ВСЕ О НИХ



Мировые рекорды спецтехники

Магистральный тягач в роли чемпиона по прыжкам в длину и экскаватор-погрузчик, пронесшийся по трассе со скоростью 116,82 км/ч, а также другие необычные рекорды бульдозера, самосвала, телескопического погрузчика и прочих видов техники.



34

КРУПНЫМ ПЛАНОМ



Фронтальный погрузчик LiuGong CLG 856H



36

Магистральный тягач Iveco Stralis HI-WAY

38

Фронтальный погрузчик Hitachi ZW220

40

НА СЛУЖБЕ



Уникальный спецзаказ

Отечественные производители прицепной техники и кузовов не перестают доказывать всему миру, что умеют разрабатывать поистине уникальные решения. Мы попросили их рассказать о моделях, ставших в полном смысле этого слова новинками для инженеров, механиков, токарей, сборщиков и, конечно же, потребителей.



46

СОВЕТЫ МЕХАНИКУ



Обслуживаем карданный вал

Поездки по российским дорогам для грузовиков — это еще испытание для узлов грузовиков. Неаккуратное вождение и перегруз также ведут к поломкам. Одним из страдающих механизмов является карданный вал, который периодически требует балансировки и смазки.



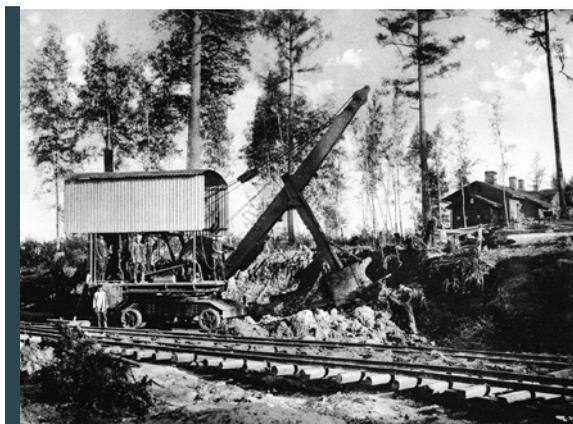
48

СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ



Первые отечественные экскаваторы

Пока в других странах активно использовали экскаваторы, в дореволюционной России предпочитали ручной труд. Когда в стране приступили к изготовлению этих землеройных машин, какими они были и какие этапы развития прошли?



56

ОРГАНИЗАТОР



60

SHOWROOM



КРАТКО



Новый гибридный экскаватор и «умный» бульдозер от Komatsu

Японский производитель техники Komatsu представил гибридный экскаватор третьего поколения HB215LC-2. В новинке использована технология, которая переводит свободную кинетическую энергию от торможения в электрическую, что позволяет экономить топливо до 30%. Кроме того, такие машины более экологичны, чем их предшественники.

С момента запуска продаж гибридных экскаваторов в мире продано более 3000 единиц. Компания признала эксперимент удачным и намерена в ближайшие два года выпустить модели других размеров.

Еще одна новинка — «умный» бульдозер D65EXi/PXi-18. Его эксплуатационная масса составляет от 20,5 до 24,9 тонн. Машина приводится в движение двигателем Komatsu SAA6D114E-6 мощностью 220 л. с. Бульдозер имеет отвал Sigmadozer, оснащен множеством сенсоров, спутниковой антенной и усовершенствованной системой нагрузки на отвал. Система сама оценивает нагрузку во время перемещения грунта и автоматические подстраивает угол подъема.

Вся техника Komatsu оснащена фирменной системой Komtrax, которая удаленно отслеживает расход топлива, местоположение машины, неисправности и другие важные показатели.



Серия Zaxis-5 мини-экскаваторов Hitachi пополнилась тремя моделями

Компания Hitachi Construction Machinery представила три новые модели мини-экскаваторов ZX17U-5, ZX19U-5 и ZX26U-5 серии Zaxis-5. Производитель позиционирует их в качестве универсальных машин, применяемых в работах общего назначения, ландшафтной планировке, фундаментных работах, при демонтажных работах внутри помещений или строительных проектах.

Модели ZX17U-5 и ZX19U-5 оборудованы раздвижным шасси, обеспечивающим сужение ходовой части до 980 мм для работы в стесненных условиях или расширение до 1280 мм для лучшей устойчивости. Модель ZX26U-5 обладает самым малым радиусом поворота рабочего оборудования в своем классе, что также идеально подходит для работы в стесненных условиях.

В кабине установлено большое кресло с подвеской и множеством регулировок. В зоне удобной досягаемости расположены рычаги управления. Уровень шума даже в открытой кабине ниже, чем у предыдущих моделей. Улучшенная обзорность и удобный доступ в кабину значительно облегчают работу оператора.

В новых моделях разработчики продумали ряд конструктивных особенностей, увеличивающих долговечность оборудования и упрощающих проведение технического обслуживания. Так, рабочее оборудование оснащено защитными кожухами гидроцилиндра стрелы и имеет новую крышку цилиндра стрелы V-образной формы на двух болтах. Резиновая гусеничная лента была улучшена, а нижнее защитное ограждение рамы поворотной платформы — удлинено. Новая конструкция крышек двигателя и радиатора упрощает доступ к ним. Изменения, коснувшиеся топливного бака, способствуют упрощению процедуры заправки топлива. Новые модели также удобнее в очистке: задняя поверхность отвала имеет специальную скошенную поверхность, что минимизирует скопление грязи и упрощает очистку. А продуманное расположение компонентов, таких как двигатель, насосы и фильтры, облегчает процедуры их обслуживания.



По улицам Красноярска проехали ретромашины времен ВОВ

В честь 70-летия окончания Великой Отечественной войны на улицы Красноярска выехали ретрогрузовики и автомобили военных лет. Возглавлял колонну единственный в крае экземпляр автомобиля ГАЗ-АА, за грузоподъемность в 1,5 тонны прозванный «полторкой». Стараниями энтузиастов он выглядит так, как будто только сегодня сошел с конвейера.

Следом за «полторкой» в колонну выстроились 5 автомобилей ГАЗ-67. Эта машина является «военной» не только по роду деятельности — она буквально рождена в боях. Выпуск «газиков» начался в 1943 году, причем спроектирован автомобиль был всего за несколько недель.

«Компанию» военным автомобилям составили «штатские»: ГАЗ-М-20 «Победа», ГАЗ-21 «Волга» и «Москвич» 2140. На пути следования участники пробега останавливались у мемориалов Победы, приглашая горожан фотографироваться за рулем военного авто.

«Мы хотели показать красноярцам автомобили, на которых наши соотечественники прошли войну. На «газиках» ведь и пушки таскали, и снаряды, и раненых перевозили, а «полторка» вообще стала основной военной машиной — на них в блокадный Ленинград по Дороге жизни доставляли продовольствие и боеприпасы. Так вот, эта техника до сих пор на ходу, и в нашем городе есть энтузиасты, которые ее восстанавливают», — обозначил цель автопробега АЛЕКСАНДР КНАПНУГЕЛЬ, учредитель центра «Авто-Ретро», выступившего организатором мероприятия.

МОНИТОР

ВСЁ ПОД КОНТРОЛЕМ



НОВЫЕ ШТРАФЫ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗЧИКОВ: КАК ИЗБЕЖАТЬ?

Многие владельцы грузовиков и пассажирского транспорта уже сталкивались с проверками на наличие тахографов — соответствующий закон вступил в силу с 1 июня прошлого года. С апреля же нынешнего года тахографы стали обязательными к установке и на грузовики от 3,5 тонн. Штрафы в случае их отсутствия грозят серьезные — до 10 000 рублей.

Что же такое тахографы и почему их использование стало строго обязательным?

Тахографы были созданы с главной целью — обеспечение безопасности. Прибор записывает и хранит всю информацию по соблюдению режима труда, фиксирует превышение скорости. Результаты впечатляют — за 10 лет внедрения в странах Евросоюза количество ДТП с участием транспорта, оснащенного тахографами, снизилось на 22%, а количество ДТП со смертельным исходом снизилось на 55%.

Компаний, устанавливающих тахографы в Красноярске, довольно много. Какую из них выбрать? Есть 4 причины выбрать для установки тахографов компанию «Монитор»:

ЗАКОННО. «Монитор» — официальный дилер тахографов «Штрих» — № 1 в перечне рекомендуемых к установке. Компания имеет все необходимые документы и лицензии на любые виды услуг в сфере тахографии.

УДОБНО. Вы получаете весь перечень услуг «В одном окне»: оперативная установка и активация, изготовление карт, гарантийный ремонт, надежная техподдержка.

ПРОСТО. Научиться правильно пользоваться тахографом просто: «Монитор» проводит бесплатные обучающие семинары для своих клиентов.

ВЫГОДНО. До конца июня компания «Монитор» предоставляет скидку 2000 рублей на установку тахографа. А если у Вас есть более выгодное предложение — Вы получите дополнительную скидку.*

*ОРГАНИЗАТОР акции — ООО «Монитор». Сроки действия акции — с 01.02.15 по 31.06.15. Подробности по т. 8 800 333 95 75

Компания «Монитор»

Адрес: г. Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, офис 417

Телефоны: 8 800 333 95 75, 8 (391) 208 28 11

(звонок бесплатный)

Сайт компании: www.monitorsystem.ru



Daimler Trucks представила умный грузовик Inspiration Truck



Облегчить жизнь дальнбойщикам призвана новая система Highway Pilot, разработанная специалистами Daimler Trucks. Пока она установлена только в модель Inspiration Truck, созданную на базе Freightliner Cascadia. Это своеобразный автопилот, контролирующей окружающую среду с помощью фронтальных радаров и панорамной камеры, которые фиксируют

поведение других автомобилей, дорожные знаки и линии разметки. В зависимости от срабатываний сенсоров компьютер включает адаптивный круиз-контроль или задействует активную тормозную систему. Правда, система не запрограммирована на обгоны или перестроения, поэтому совсем скучать за рулем водителю не придется.

Названа тройка иностраных лидеров российского рынка грузовиков



Национальное агентство промышленной информации обнародовало данные по регистрации новых грузовых автомобилей иностранных брендов полной массой 3,5 тонны и выше в первом квартале 2015 года. Наибольшим спросом пользовались грузовики Scania — их поставили на учет 666 раз, что составляет 14,7%. Второе место — 14,4% — у Hyundai с 653 новыми машинами, зарегистрированными в стране. Тройку замыкает бренд HINO — общее количество зарегистрированных машин HINO составило 518, что позволило компании завоевать 11,4% российского рынка новых грузовых автомобилей.

«Мы продолжаем завоевывать российский автомобильный рынок. Наши машины находятся в выигрышной позиции относительно целевых конкурентов, так как цены HINO умеренные, а качество является высоким благодаря японской сборке шасси. Постоянный рост продаж наших транспортных средств на падающем рынке

подтверждает правильность выбранной нами в России стратегии», — заявил исполнительный директор «Хино Моторс Сэйлс» ЮРИЙ ЗОРИН.

Отметим, что российский рынок новых грузовых автомобилей полной массой 3,5 тонн и выше в первом квартале этого года упал на 41% по отношению к аналогичному периоду 2014 года и составил 12 500 автомобилей, по данным Национального агентства промышленной информации.

Между тем, общая картина на отечественном рынке грузовиков складывается печальная. По данным агентства «Автостат», только в апреле 2015 года продажи машин — как зарубежных, так и отечественных — сократились на 58,7% по сравнению с аналогичным периодом прошлого года. При этом, российская продукция остается наиболее популярной среди покупателей. В ТОП-10 самых продаваемых моделей входят, конечно, и иностранные бренды.

ТОП-10 МОДЕЛЕЙ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ В РОССИИ В АПРЕЛЕ 2015

N	Модель	Апрель 2015 г.	Апрель 2014 г.	%	Январь-апрель 2015 г.	Январь-апрель 2014 г.	%
1	КамАЗ-6511	307	738	-58,4	1122	2444	-54,1
2	ГАЗон NEXT	216		0,0	556		0,0
3	ГАЗ-3309	162	250	-35,2	475	879	-46,0
4	КамАЗ-4311	151	304	-50,3	625	1015	-38,4
5	HYUNDAI HD 78	150	278	-46,0	663	830	-20,1
6	MAN TGS	118	272	-56,6	502	1125	-55,4
7	КамАЗ-6520	101	366	-72,4	610	1469	-58,5
8	ГАЗ-3308	84	160	-47,5	412	641	-35,7
9	ГАЗ-3310	84	412	-79,6	382	1363	-72,0
10	МАЗ-6312	73	183	-60,1	339	585	-42,1



Автогидроподъемник Чайка-SosageT322 теперь на шасси ГАЗ-33081 «Садко»

Специалисты компании «Чайка-Сервис» представили автогидроподъемник Чайка-SosageT322 на шасси ГАЗ-33081 «Садко» со стандартной базой и двухрядной кабиной.

Стандартная база грузовика «Садко» — 3770 мм, колесная формула — 4x4, количество посадочных мест — 5. Эти и прочие показатели позволяют использовать автогидроподъемник и в городе, и на полном бездорожье, в чем так нуждаются электросетевые компании.

Вес и конструкция подъемника позволяют устанавливать надстройку без удлинения рамы шасси, тем самым сохранив проходимость, а также избежав удорожания.

Конструкторы также предусмотрели нагрузки на раму и усилили ее с наружной и внутренней стороны лонжерона.

Завод предоставляет все необходимые документы с протоколами испытаний на АГП для дальнейшей работы и постановки подъемника на учет в Ростехнадзоре.

Этим летом выйдут новые автокраны «Челябинец» на шасси «Урал»

Челябинский механический завод готовит к выпуску новые модели автомобильных кранов грузоподъемностью 25 тонн (с длиной стрел 21,7 и 28,1 м) и грузоподъемностью 32 тонны (с длиной стрелы 26,7 м) на бескапотных вездеходных шасси УРАЛ-5557-4151-80М и УРАЛ-5557-4151-82М с колесной формулой 6x6.

Среди характеристик новых шасси, на которые смонтированы крановые установки «Челябинец», производитель отмечает двигатели ЯМЗ-536 мощностью 286 л. с. (УРАЛ-5557-80М) и 312 л. с. (УРАЛ-5557-82М), интегральный рулевой механизм RBL C700V, пневматический привод управления раздаточной коробкой, стояночным тормозом и тормозной системой. Также в арсенале машин значатся предпусковой подогреватель двигателя, блокировка межколесного и межосевого дифференциала, антиблокировочная система тормозов (АБС), два топливных бака (210 + 210 л.) и тахограф. Рекомендуемый межсервисный интервал составляет 15 000 км.

АВТОЛИЗИНГОВЫЙ ГИПЕРМАРКЕТ

Осталось только выбрать



Пакет программ
«СПЛОШНЫЕ ПЛЮСЫ»

ЛИЗИНГ АВТОТРАНСПОРТА
НА ВЫГОДНЫХ УСЛОВИЯХ



ООО «Балтийский лизинг»

Головной офис:
г. Санкт-Петербург,
ул. 10-я Красноармейская,
д. 22, лит. А, БЦ «Келлерман»
Тел.: (812) 325-90-80 (82, 83)

Мы работаем
по всей России!

www.baltlease.ru

Филиал в г. Красноярск:
ул. Вавилова, д. 2 Ж, оф. 608
Тел.: (391) 249-12-50 (60)



При заключении договора лизинга также индивидуально согласовываются иные условия оказания услуг, влияющие на сумму расходов, которую понесет лизингополучатель: срок лизинга, размер первого (авансового) платежа, интенсивность возмещения в составе лизинговых платежей расходов на приобретение предмета лизинга, удорожание, выбор страхователя, страховщика, балансодержателя предмета лизинга, стороны, на имя которой регистрируется предмет лизинга.

Реклама



Trans-NET

INTERNATIONAL LOGISTICS, LLC
ООО «Трансет Интернешнл Логистикс»



СЕРВИСЫ:

Регулярные линейные перевозки автомобилей, техники и оборудования судами RO-RO из портов США в порт Владивосток, в том числе и прямые перевозки с тихоокеанского побережья США с транзитным временем 14-15 дней.

Организация перевозок из Европы и стран северной и южной Америки, в том числе и от двери поставщика при коммерческих условиях поставки EXW.

Организация перевозок из Юго-Восточной Азии

Доставка грузов в контейнерах и на платформах из портов дальнего востока по жд и автотранспортом в города России и СНГ.

Доставка грузов из Владивостока в северные порты дальнего востока: Корсаков, Магадан, Петропавловск – Камчатский, Анадырь

Прием грузов на припортовых дальнего востока станциях и в портах с автотранспорта для поледующей отправки в экспортном направлении.

Содействие в таможенном оформлении грузов во Владивостоке

МЫ ПРЕДЛАГАЕМ НАШИМ КЛИЕНТАМ ЛУЧШЕЕ

Контактная информация: www.transnet-inc.ru, www.transnetinc.com

г. Москва,
Московского-Казанский пер., 11/15, офис 10,
тел. +7 (495) 280-14-68,
моб. тел.: +7 926 789 6109
evgeniy.pezhemskiy@transnetinc.com

г. Южно-Сахалинск,
ул. Хабаровская, 2,
тел. +7 (4242) 311-047,
+7 924 880 1085 (30-10-85)
elena.kim@transnetinc.com,

г. Владивосток,
ул. Стрельникова, 5, офис 110,
тел. (423) 230-17-19, 230-17-38
kirill.latysh@transnetinc.com

Radiant lines,
США, г. Иссакуа (Issaquah)
710-5th Ave. NW Ste 200
тел.: +1 425 295-04-72,
моб. тел.: +1 206 234-60-88
yvoroitnikov.bfi@radiantdelivers.com

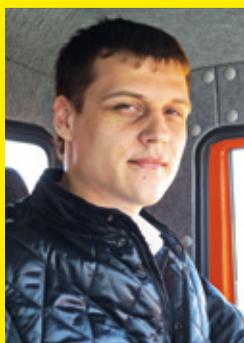
Реклама

ИСПЫТАТЕЛИ

Самосвал с задней разгрузкой КамАЗ-6520

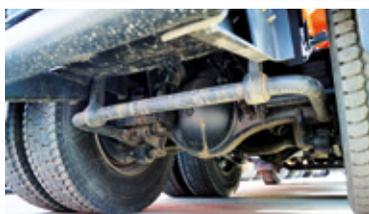
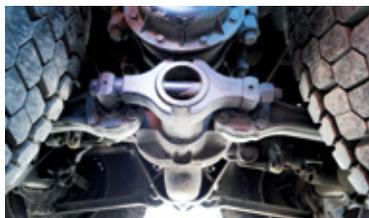
Текст: Артем Щетников Фото: Евгений Ошкин

«Самое важное — ремонтпригодность»



«А чего это мы только об иностранных машинах рассказываем? — решили мы в редакции. — У нас вроде как курс в стране на импортозамещение, пора и технику отечественного производителя опробовать». Сказано — сделано. Героем сегодняшних испытаний стал тяжелый самосвал

КамАЗ-6520-26020-73. Помочь познакомиться с этой моделью мы попросили специалиста отдела продаж ООО «Техавтоцентр» (официальный дилер КамАЗ в Красноярском крае) ПАВЛА ВАКУЛИНА. Вместе с ним обуздать этого мустанга оказалось гораздо проще.



- Грузоподъемность — 20 т
- Полная масса — 33,1 т
- Нагрузка на заднюю тележку — 25,6 т
- Нагрузка на переднюю ось — 7,5 т
- Двигатель — КаМАЗ-740.73-400 (Евро-4), 400 л. с. (294 кВт), дизельный с турбонаддувом, с промежуточным охлаждением наддувочного воздуха
- Трансмиссия — 16-ступенчатая МКПП ZF 16S1820
- Радиус поворота — 9,3 м
- Максимальная скорость — 95 км/ч
- Самосвальная платформа — задняя разгрузка
- Объем кузова — 16 м³ (в зависимости от комплектации может достигать 20 м³)
- Сечение кузова — овальное
- Топливный бак — 350 л
- Тормозная система — пневматическая
- Колесная формула — 6x4

Технические характеристики



Первые впечатления

«Ладно скроен и крепко шит». По сравнению с прежними героями нашей рубрики, КамАЗ-6520 выглядит вполне себе компактным. Еще раз оговоримся — в сравнении с теми же Shacman или FAW. Яркий оранжевый цвет уже давно стал «визитной карточкой» продукции камского автозавода для строительного рынка. Сколько помню — еще во времена СССР кабина была именно такой яркой. Это потом пошли другие расцветки. Бросается в глаза и новая линзовая оптика. В ночное время светит ярко, так что увидеть ямы можно даже на пересеченной местности. Ну да ладно, пора в кабину, за руль.

О нюансах

КамАЗу-6520 не хватает, пожалуй, камеры заднего вида. Все же самосвал немаленький и при движении задним ходом приходится подавать звуковой сигнал и надеяться, что в «мертвой зоне» никого не окажется. Правда, городские условия — не его стихия, КамАЗ-6520 прекрасно себя чувствует в карьерах. Там ему, по мнению разработчиков, вряд ли понадобятся электростеклоподъемники. Так что водителю придется открывать и закрывать окна вручную. Коробка передач здесь хоть и ZF, но к переключению нужно привыкать. У педали сцепления очень большой ход и «поймать» момент при старте с места удастся не всегда. Можно, конечно, и со второй передачи трогаться, но так и срок службы трансмиссии сократится.



Об эксплуатации

Высоко сижу – далеко гляжу. Это про водительское место нашего героя теста. Обзор изумительный. Лобовое стекло цельное, как сейчас принято говорить, панорамное. По периметру кабины расположились несколько зеркал, помогающих водителю контролировать происходящее под колесами. Хоть спереди, хоть сбоку. Заводим аппарат и где-то под сиденьем раздается знакомый с детства рык дизельного фирменного камазовского мотора. Здесь он 400-сильный, поэтому тащить свою массу и груз может спокойно. Кстати, производитель в качестве опции для особо придирчивых клиентов предлагает вариант и с двигателем Cummins. Оба соответствуют требованиям экологического стандарта Евро-4. К слову, заводить КамАЗ-6520 в условиях низких температур проще простого. С завода предустановлен жидкостный подогреватель Теплостар.

На том, что в народе называют направлениями, а не дорогами, машина чувствует себя хорошо благодаря межосевой блокировке и рессорной подвеске. А 16-ступенчатая коробка передач германской ZF с демультпликатором и делителем вкпе с боковыми редукторами на задних мостах позволяют вообще не задумываться о маршруте. Горка, степь, гравийка, грязь, бетон – 6520-й модели все нипочем.

Бескамерные шины, по словам нашего Испытателя, снижают расход топлива на 15%.

16 кубов груза машина перевозит в кузове овального сечения. Такая форма не дает сыпучим веществам и породам налипать на стенки. Инженеры завода явно учли любовь российских перевозчиков транспортировать на автомобилях больше положенного и заложили небольшой запас прочности. В паспорте заявлена грузоподъемность

в 20 тонн, но в реальности машина выдержит и 25 тонн. Хотя так перегружать грузовик все же не рекомендуется.

С подъемом кузова для разгрузки гидравлика справляется примерно за 30 секунд, а опускает на место быстрее – примерно за 15 секунд.

В модификации КамАЗ-6520-26020-73 предустановлен еврофаркоп с пневмо- и гидровыводами. Таким образом самосвал можно превратить в автопоезд, подсоединив прицеп.

Что касается расхода топлива, то производитель заявляет 35-40 литров на 100 километров. Но это при снаряженной массе, а при полной массе и уже тем более перегрузе это значение, естественно, увеличится на 5-10 литров. Управляемость грузовиком в движении на достойном уровне. Машина неплохо лавирует в потоке, а для полного разворота ей требуется чуть больше 9 метров. При этом выкрутить руль до упора не даст гидроограничитель поворота – рулевые тяги останутся целыми дольше. На месте крутить руль можно едва ли не одним пальцем – помогает гидроусилитель ZF.



О комфорте

Испытуемый образец снабжен рестайлинговой кабиной, установленной на пневмоподвеске. Сиденья, что водительское, что пассажирское, регулируются вверх-вниз и вперед-назад. Они также покоятся на пневмоподушках, так что на ухабах (где собственно и должен работать этот самосвал) позвоночник водителя не осыпется. Сразу видна рука германских разработчиков из Grammer (а именно по лицензии этой компании для российского КамАЗа выпускаются кресла). Инженеры предусмотрели для удобства водителя и круиз-контроль. Так что грузовик может двигаться с постоянной скоростью по ровной поверхности.

Рулевая колонка регулируется по углу наклона. Для этого нужно задействовать переключатель в районе рычага ручного тормоза.

Опционально доступен кондиционер.

Вердикт

Самое немаловажное для владельцев КамАЗ-6520 – ремонтпригодность. Запчасти доступны как по цене, так и по наличию. Сервисное обслуживание в период гарантийного срока производит официальный дилер, а по истечении гарантии содержать автомобиль в рабочем состоянии может любой опытный механик. Естественно, что при стоимости в разы ниже европейских аналогов, окупится грузовик очень быстро. К тому же, для покупателей машины отечественного производства предусмотрены различные государственные программы субсидирования лизинговых платежей и скидка при утилизации старых автомобилей. Однако стоит также прислушаться к эксплуатационникам, которые уже погоняли эту рабочую лошадку, что называется, «в хвост и гриву». По их отзывам, ремонтировать КамАЗ-6520 приходится довольно часто. То интеркулер выйдет из строя, то втулки сломаются, то еще что. Мы не можем ручаться за достоверность их мнений. Но, во-первых, определенный процент брака есть у всех производителей. А во-вторых, зная о извечной любви водителей к эксплуатации самосвалов со значительным перегрузом, то можно не удивляться, что из строя выходят даже самые крепкие машины.



Видеoversию смотрите на www.igrader.ru



ОПТИМИЗАЦИЯ

Текст:
ЕЛЕНА ВАШКЕВИЧ,
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Бульдозеры патуют ... и выигрывают!

Разрабатываемая десятилетиями стратегия совершенствования производственного потенциала строительной техники обернулась серией дебютов для бульдозеров. Тем не менее достичь хорошей позиции и одержать победу над природной стихией, как в шахматной партии, позволяют отлаженные схемы технических ходов.



Без «поддавок»

О степени эксплуатационной закалки для повышения производительности бульдозеров аргументированно повествуют многие машиностроительные гиганты. Однако достигнуть предельно возможной отдачи в процессе рабочего цикла можно и технологической организацией работ.

В этом ключевыми факторами являются производственная обстановка и технический потенциал самой машины. При этом профессионалы никогда не сбрасывают со счетов климатические и ландшафтные особенности разрабатываемого участка, тип и объемы проводимых работ, дистанцию транспортировки, рельефную фактуру местности и механический состав почв. Естественно, конфигурация машины также имеет прямое влияние на производительность. Основной потенциал закладывают разработчики, оснащая агрегат двигателем требуемой мощности, соразмерным отвалом и массой других бонусов. А довершением всему служит управление техническим средством квалифицированным водителем-бульдозеристом.

На производительность техники влияют среды, в которых ведется разработка грунта. Так, при работе с песчаными почвами увеличивается затраты мощности двигателя на преодоление сопротивления перемещению. Во время транспортировки песчаного грунта

большая часть его теряется по пути, ссыпаясь по сторонам отвала.

При разработке тяжелых глинистых и переувлажненных пылеватых грунтов производительность бульдозера снижается вследствие значительного сопротивления этих грунтов резанию и большой плотности. Наиболее производительны бульдозеры работают в супесчаных и суглинистых грунтах, имеющих нормальную влажность — 10-15%. Специалисты отмечают, что объем одновременно перемещаемого супесчаного или суглинистого грунта нормальной влажности примерно в 1,5 раза превышает объем глинистого или сухого песчаного грунта при прочих равных условиях.

Тасим больше, но короче

Потери перемещаемого бульдозером грунта возрастают с увеличением расстояния, на которое грунт транспортируется. Следовательно, с увеличением расстояния транспортировки снижается производительность бульдозеров.

Так, при транспортировке грунтов I-III групп (кроме сухого песка) на расстояние в 40 метров сменная производительность бульдозера в 2,2 раза выше, чем при перемещении этих грунтов на 100 метров. Поэтому наиболее рационально бороться с потерями грунта следует сокращением

300 кг
масса маленького
бульдозера
Magnatrak RS1000.

Мощность его
двигателя

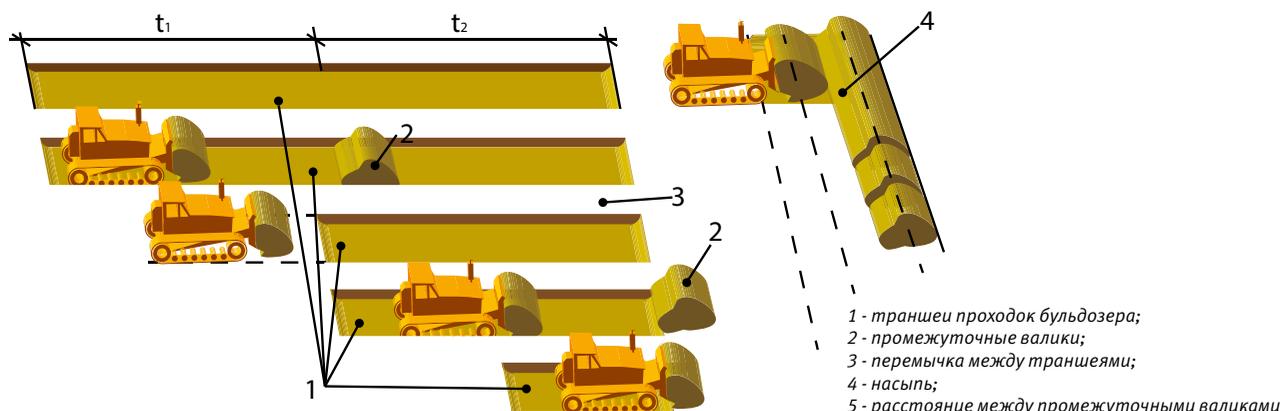
25 л. с.

Цена производителя

6900 \$



Траншейный способ разработки грунта при отсыпке насыпи



расстояния. Уже подсчитано, что максимальная производительность этих машин достигается при перемещении грунта на расстояние до 70 м. Если же нужно сдвинуть грунт на большее расстояние, то работы рекомендуют вести, к примеру, методом устройства промежуточных валиков. Обычно на пути перемещения грунта через каждые 40-50 м намечают участки расположения промежуточных валиков грунта. Соответственно бульдозер перемещает грунт в первый валик, затем во второй, третий и далее за пределы выемки. Да, возрастает количество холостых ходов, но при каждом рабочем ходе бульдозер перемещает максимальный объем грунта.

Можно использовать и траншейный способ, то есть перемещать грунт по траншее, устроенной между валиками ранее осыпавшегося грунта без срезания свежего или создать отвалом новую траншею, если глубина выемок равна 1-1,5 м. В последнем случае отвал проходит неоднократно по одному и тому же следу, срезая грунт по пути своего движения. Правда, у траншейного способа есть ряд недостатков: повышенный расход мощности бульдозера на перемещение грунта и, как следствие, увеличение расхода топлива. Кроме того, больше изнашиваются детали гусеничного

хода тракторов, так как на них попадает грунт, осыпавшийся с валиков или откосов траншеи.

Повышения производительности бульдозеров также можно добиться при правильном использовании рельефа местности. Перемещая грунт под уклон от 10 до 120°, бульдозер может на 30-40% повысить выработку по сравнению с работой на горизонтальном участке, и, наоборот, при перемещении грунта на подъем 10° производительность бульдозера снижается почти вдвое.

Когда работает команда

В случае планировки больших площадей, а также при перемещении тяжелых глинистых или скальных пород, целесообразно задействовать несколько бульдозеров одновременно.

Они передвигаются рядом на расстоянии до 0,5 м один от другого. За счет сокращения потерь объем перемещаемого каждым бульдозером грунта увеличивается на 10-15%. Тут важен опыт бульдозеристов — ведь им необходимо передвигаться с одинаковой скоростью. Снижение скорости или остановка одного из бульдозеров нарушает ритмичность работы всех машин.

Модернизируем рабочий орган

Уменьшить потери грунта можно и за счет увеличения объема отвалов. Профессионалы крепят к ним дополнительные лобовые щитки, уширители и открылки. Лобовые щитки приваривают к верхней части отвала для увеличения его высоты, что предотвращает ссыпание грунта через отвал. Установка на отвал щитков высотой 300-350 мм позволяет увеличить объем отвала на 10-15%.

Уширители и открылки крепят к боковым стенкам отвала, устанавливая их параллельно или под некоторым углом к продольной оси трактора. Применение уширителей и открылок позволяет увеличить объем перемещаемого грунта почти в 1,8 раза.



Кроме того, к отвалам прикрепляют выступающие средние ножи. Правда, на сыпучих и переувлажненных грунтах это не дает преимуществ по сравнению с обычным, так что этот вариант целесообразно применять при разработке связных грунтов II-V категорий сложности, подмороженных грунтов, некоторых горных пород типа мела и известняка, а также на вскрышных карьерных работах. Помимо этого, хорошие результаты получают при разрушении старых асфальтобетонных покрытий и особенно при устройстве лотков, траншей под дренажные трубы, сточных и нагорных канав, для устройства корыта при расширении проезжей части автомобильных дорог за счет обочин и под временные колейные пути лесовозных дорог. Применение бульдозеров с выступающим ножом можно рекомендовать для гражданского, промышленного, дорожного, гидромелиоративного строительства, в горнодобывающей промышленности и других отраслях народного хозяйства.

Ищем другие решения

Эксплуатационники периодически делятся своими «открытиями» в поиске решений по оптимизации выполняемой работы на бульдозерах. Периодически можно услышать, что повысить производительность им, якобы, удастся установкой гидропневмоаккумуляторов. Опрошенные нами эксперты не смогли прийти к однозначному мнению.

«Гидропневмоаккумулятор — это специальный сосуд, работающий под давлением. Он позволяет накапливать гидравлическую энергию, а также возвращать ее в систему по мере необходимости. На производительность бульдозера этот компонент напрямую не влияет. На бульдозерах и экскаваторах гидропневмоаккумулятор устанавливается для питания гидросистем в случае аварийных ситуаций. Например, чтобы дать возможность управлять навесным оборудованием (в частности, опустить в транспортное положение) при отказе основного гидравлического насоса, либо при возможном отказе двигателя», — объясняет директор по развитию продаж ОАО «ЧЕТРА-Промышленные машины» ДЕНИС КУВАЕВ.

«Установка гидропневмоаккумуляторов позволяет увеличить удельную производительность бульдозера за счет сокращения рабочего цикла, разгрузить основной ДВС и основной гидромотор при выполнении рабочего цикла, соответственно, увеличить их срок службы, а также снизить расход топлива, по некоторым данным, до 5%. Установка данного оборудования требует настройки, поэтому следует обращаться в сертифицированные сервисные центры, дабы не иметь проблем с гарантийным обслуживанием в дальнейшем. Для всех бульдозеров, а особенно для старых, одним из путей увеличения производительности является повышение рабочего давления в гидросистеме. Добиться этого можно путем установки насосом повышенной производительности и рассчитанных на более высокое давление. Установка дополнительных распределителей и гидролиний, позволяющих применить отвалов с гидрперекосом, установка рыхлителей — также повысит производительность старых бульдозеров», — уверяет руководитель отдела гарантии «Проект Китай» и «Проект КМУ» ГК «РусБизнесАвто» РОМАН РОМАНЕНКО.

«На сегодняшний день внедряются более эффективные и современные с точки зрения производительности, надежности и топливной экономичности системы, например, гибридная электрическая трансмиссия», — не соглашается с коллегами менеджер по продуктовому маркетингу John Deere АЛЕКСЕЙ ЖУРКЕВИЧ.

ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



АЛЕКСЕЙ ЖУРКЕВИЧ,
менеджер по продуктовому
маркетингу John Deere



«Компания John Deere, как производитель строительной техники, не рекомендует использовать такие доработки, как установка уширителей, открьлков и т. д. Во-первых, для того чтобы уширители или открьлки на бульдозерном отвале работали эффективно необходимы соответствующие условия, чтобы бульдозеру хватило усилия толкания, и приваренные части попросту не оторвались в процессе работы. Во-вторых, если к отвалу привариваются дополнительные конструкции, не предусмотренные производителем, то автоматически перестает действовать гарантия. John Deere, например, предлагает отвалы, которые уже спроектированы с целью максимизации производительности и не требуют дополнительных доработок.

В стандартной комплектации наши бульдозеры идут с одноступенными и трехступенными рыхлителями, которые помогают разрыхлить грунт перед перемещением. Это основное навесное оборудование, которое позволяет повысить эффективность работы бульдозеров. Также для специфических работ, например, для выкорчевывания пней или валки деревьев, применяются лебедки, но гораздо реже».

ВМЕСТЕ К НОВЫМ ВЕРШИНАМ!



ГРУППА КОМПАНИЙ K2: КАЧЕСТВЕННАЯ ТЕХНИКА И НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР – ГАРАНТИЯ ВЫГОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА!

Автокраны «Клинцы»

- Грузоподъемность 16 т., 25 т., 40 т., подъемники-краны.
- Длины стрел от 18 метров до 43 метров.
- Гексагональное и оvoidное сечения профилей стрел.



Автокраны «Галичанин»

- Грузоподъемность 25 т., 32 т., 50 т., 60 т., 70 т., 80 т., 110 т.
- Длины стрел от 21,7 метра до 68,1 метра.
- Прямоугольное, гексагональное и оvoidное сечения профилей стрел.

Автокраны **PALFINGER** **SANY**

Высокий уровень надежности и современные технологии обеспечивают максимальную производительность.

Увеличенный срок гарантии: 18 месяцев или 2250 моточасов с начала эксплуатации покупателем. Необходимый пакет документов для регистрации в надзорных органах и для эксплуатации.



СПЕЦТЕХНИКА



Экскаваторы «ЭКСМАШ» отличаются своей надежностью за счет использования комплектующих от европейских производителей, таких как: Bosch-Rexroth, Deuts, Carraro. Система гидропривода схемы LUDV обеспечивает высокую точность выполнения операций.

DM завод Дорожных Машин

Широкая линейка дорожно-уплотнительной техники и снегоуборочной техники для решения различных задач. Продукция является серьезным конкурентом для европейских и китайских производителей за счет своей стоимости и простоты в обслуживании.



г. Красноярск
(391) 204-06-24, 8-963-259-02-30
krasnoyarsk@k2com.ru

www.k2com.ru
www.sany-palfinger.ru
www.exkavatori-exmash.ru



ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



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

«Производительность бульдозера можно повысить путем закрепления на отвале открылков, так как открылки, установленные на боковинах отвала, повышают объем призмы волочения, предотвращая осыпание грунта по бокам отвала и, следовательно, способствуют увеличению производительности машины. Однако надо иметь в виду, что увеличение призмы волочения влечет повышенную (выше расчетной) нагрузку на такие элементы трактора, как двигатель, трансмиссия, ходовая, поэтому подобные изменения необходимо согласовывать с заводом-производителем.

Установка открылков, разумеется, не приведет к моментальному отказу техники, так как конструкция отвала способна выдержать значительно большие нагрузки, чем, зачастую, выдерживает при эксплуатации в нормальном режиме. Но, как уже было сказано, подобное вмешательство может привести к снижению срока службы основных элементов трактора.

Нужно помнить, что вмешательство в конструкцию машины, не согласованное с заводом-производителем техники, грозит эксплуатирующей организации лишением права на бесплатное гарантийное обслуживание. Если компании необходимо модернизировать технику, мы настоятельно рекомендуем согласовать все изменения с заводом-изготовителем машины.

Вообще же производительность бульдозера напрямую зависит от выбора типа навесного оборудования. Выбор типа отвала зависит как от вида работ, так и от типа грунта. На технике ЧЕТРА предусмотрена возможность использования различных типов отвалов, основные из которых — прямой, полусферический и сферический. Кроме того, если говорить не о повышении производительности бульдозера, а о повышении производительности работы (что правильнее), то следует выбрать, прежде всего, бульдозер оптимального тягового класса, а уж потом говорить о выборе необходимого навесного оборудования. И одна из основных задач специалистов ОАО «ЧЕТРА-ПМ» — помощь в выборе модификации машины, наиболее полно отвечающей запросам потребителя и условиям выполняемых работ.

Вдохнуть новую жизнь в машину, бывшую в эксплуатации уже много лет, можно, в основном, с помощью капитального ремонта. Но нужно быть готовыми к тому, что такой основательный подход, зачастую, требует замены порядка 70% узлов и агрегатов, в том числе двигателя, ходовой системы, узлов и деталей трансмиссии и гидросистемы, быстро изнашиваемых узлов, а также требует замены рукавов высокого давления и прочих резинотехнических изделий. Поэтому, прежде чем принимать решение о капитальном восстановлении, нужно рассмотреть и возможность приобретения новой техники на замену «старой»: зачастую, такой вариант с точки зрения оптимизации затрат и повышения производительности выполняемых работ в целом в долгосрочной перспективе более эффективен».

ЭКСПЕРТ РЕКОМЕНДУЕТ



РОМАН РОМАНЕНКО,
руководитель отдела гарантии
«Проект Китай» и «Проект КМУ»
ГК «РусБизнесАвто»



«Установка открылков — один из самых распространенных способов увеличения производительности бульдозера — позволяет увеличить объем перемещаемого грунта и снизить потери. Мы бы рекомендовали шарнирную установку открылков, поскольку это позволит работать на разных типах грунта, а также обеспечит легкий демонтаж.

Установка открылков при работе с легкими или разрыхленными грунтами может привести к увеличению производительности в 1,5-2 раза.

Установка не повлечет снятия с гарантии, поскольку, как правило, детали, подвергающиеся естественному износу и старению в процессе эксплуатации, к которым относятся отвал и ножи отвала, гарантией не покрываются.

Стоит, правда, отметить, что подобное вмешательство может привести к выходу из строя манжет гидроцилиндров подъема-опускания отвала, поскольку нагрузка на цилиндры увеличится.

Также к основным способам повышения производительности бульдозера отнесем установку рыхлителя, уширителей, открылков и корчевателей. Самым распространенным, пожалуй, является установка рыхлителя».



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



ЛИДЕР

ООО Компания «ЛИДЕР»

Официальный дилер ПАО «АвтоКрАЗ»

ЗАПЧАСТИ

к автогрейдерам
и автомобилям КрАЗ

ТЕЛЕФОНЫ:

(351) 729-80-55
236-32-95



10 лет уверенной работы

реклама



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

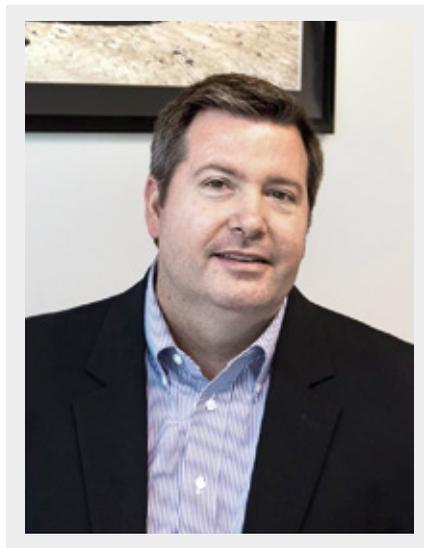
реклама



ГЛАС

Беседовал:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Топ-менеджер John Deere Эндрю Кристофер: «Россия остается стратегически важным рынком»



Два с половиной года директор строительного и лесозаготовительного подразделения John Deere в России и СНГ Эндрю Кристофер живет в России. В свободное от работы время уроженец Канады предпочитает различные культурные активности и путешествия по России. Зимой топ-менеджер играет в хоккей и катается на коньках, а летом любит отдыхать на рыбалке, играя в гольф и просто прогуливаясь. Но в эксклюзивном интервью журналу «Грейдер» г-н Кристофер рассказал не только о своих увлечениях. В основном речь шла о работе John Deere в России и о прогнозах в деятельности.

— **Строительное направление компании John Deere развивается на российском рынке с 2008 года. Расскажите, пожалуйста, каких результатов удалось достичь за это время?**

— Мы представили нашу строительную технику российским заказчикам в 2008 году, в период нестабильной ситуации на рынке. Несмотря на это, сегодня John Deere — один из ведущих поставщиков спецтехники на российском рынке. За время работы в России мы построили эффективную дилерскую сеть, которая позволяет нам успешно осуществлять продажи и постпродажное обслуживание, включая оперативную поставку запчастей. На данный момент мы сотрудничаем с 5 дилерскими организациями, каждая из которых имеет разветвленную филиальную сеть, что позволяет нам охватить все регионы РФ. Также важно упомянуть про открытие в 2010 году производства и дистрибуционного центра запасных частей в подмосковном Домодедове. Там же расположен наш тренинговый центр. Если говорить о наших финансовых результатах, то за 2014 году продажи подразделения строительной и лесозаготовительной техники выросли

на 23% за 4 квартал и на 12% за год. Операционная прибыль составила \$228 млн за 4 квартал и \$648 млн за 2014 финансовый год, аналогичные показатели 2013 года были равны \$118 млн и \$378 млн соответственно.

— **Сложно ли было занять свою нишу на таком высококонкурентном рынке?**

— John Deere как производитель сельскохозяйственного оборудования имеет свой филиал в России с 2003 года. А первые поставки сельскохозяйственной техники John Deere в Россию начались более 100 лет назад. Также более 35 лет в Россию поставляется лесозаготовительное оборудование John Deere. Накопленный опыт создал отличную базу для дальнейшего развития компании. Естественно, мы сталкивались с различными трудностями. Во-первых, как я уже говорил, экономическая ситуация была сложная, что сказалось на состоянии строительной отрасли и привело к снижению спроса на спецтехнику. Во-вторых, мы пришли на сформированный рынок, где наши конкуренты работали на протяжении долгого времени. Но благодаря высокому качеству, про-

изводительности и надежности нашего оборудования, мы смогли занять свою нишу и продолжаем успешно развиваться.

— **Какие виды строительной техники John Deere сегодня доступны российским заказчикам? Планируете ли вывод новой техники?**

— John Deere предлагает широкий спектр техники для дорожного строительства. Кроме того, мы работаем над расширением портфолио для карьерных работ, горной и нефтегазовой отраслей, а также над развитием наших предложений для коммунального хозяйства. Так, в прошлом году мы представили фронтальный погрузчик 844К-II, который идеально подходит для работы в сложных условиях, например, в карьерах. Помимо этого, мы запустили новые модели экскаваторов (E300LC, E330LC, E360LC) и линейку погрузчиков с бортовым поворотом серии E. Безусловно, одним из главных событий стал запуск интеллектуальных решений для управления парком техники — WorkSight, которые созданы для того, чтобы повысить производительность, увеличить время бесперебойной работы, а также снизить эксплуатационные расходы. Что

касается запуска новой техники, мы планируем представить несколько новинок в рамках выставки СТТ-2015.

— С какими крупными российскими компаниями сотрудничаете?

— Мы сотрудничаем со многими крупными российскими строительными и лесозаготовительными компаниями. Так, например, наши грейдеры, самосвалы, экскаваторы-погрузчики, бульдозеры — в общей сложности 40 единиц техники — помогают компании «Трансстроймеханизация» строить трассу М-11, которая соединяет Москву и Санкт-Петербург.

— Существующие условия диктуют свои правила ведения бизнеса. Скажите, как изменилась стратегия развития John Deere? Есть ли в планах компании организация в России отдельного производства строительной техники, или это будет происходить в рамках расширения возможностей оренбургского завода? Планируется ли дальнейшее развитие комплекса John Deere в Домодедове?

— Россия остается стратегически важным рынком для John Deere, и мы продолжим инвестировать в развитие, чтобы оказывать высококачественную поддержку российским заказчикам. Среди наших дочерних предприятий, расположенных на территории России, два локальных производства, дистрибуционный центр запасных частей, лизинговая компания, а также на-

правление промышленного восстановления запчастей и компонентов плюс административный офис. Сейчас мы работаем над расширением нашего комплекса в Домодедове, где планируем запустить производство некоторых моделей строительного оборудования в 2015 году.

— Сколько компания инвестирует в НИОКР? Сотрудничает ли вы с какими-то российскими вузами?

— Мы всегда смотрим в будущее и понимаем, что реализация амбициозных планов по развитию требует больших инвестиций в разработку новых продуктов и расширение возможностей компании. Так, в 2013 году мы вложили 1,5 млрд долларов в научно-исследовательскую деятельность. Такой же объем инвестиций сохранился и в 2014. Активная научно-исследовательская деятельность помогает нам опережать рынок и предлагать клиентам по всему миру лучшее в своем классе оборудование и инновационные решения. Что касается нашей НИОКР стратегии, она строится в соответствии с ожиданиями наших заказчиков. Разработчики John Deere создают новые модели и обновляют уже существующие, основываясь на глубоком знании рынка и потребностях отрасли. Мы стараемся, чтобы наши клиенты всегда получали как можно больше выгоды, используя наши новые технологии и оборудование. Российские инженеры играют большую роль в данном процессе: они проводят углубленные опросы локальных пользователей оборудо-

вания и анализируют их требования и комментарии. Если говорить о взаимодействии с учебными заведениями, мы активно сотрудничаем со многими профильными вузами. Например, у нас есть несколько совместных проектов с МАДИ по строительному направлению и с САФУ по лесозаготовительному. Также наши тренажеры и симуляторы, моделирующие реальный рабочий процесс, стали прекрасным инструментом для тренировки профессиональных навыков у студентов.

— Если говорить о строительной отрасли в целом, то какие перспективы и проблемы развития вы можете обозначить?

— Строительный рынок напрямую зависит от объема вложений, выделяемых на развитие инфраструктуры. И частные, и государственные инвестиционные программы — это основные двигатели развития рынка. Сейчас отрасль испытывает нехватку финансирования, которое необходимо для стимулирования дальнейшего развития.

— Чем Вы объясните завидное долголетие компании?

— Наша стратегия — слушать клиентов и максимально оперативно и качественно отвечать на их запросы. Это основной принцип нашей работы, благодаря которому у нас есть уникальная возможность разрабатывать решения, которые полностью отвечают требованиям наших заказчиков.

 <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. www.sonarr.ru</p>

В ДЕТАЛЯХ

Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ
Фото:
ЕВГЕНИЙ ОШКИН



Видеоверсию
смотрите на
www.igrader.ru

В Красноярске появился центр сохранения ретроавтотранспорта и дорожной техники

На территории автобазы на улице Парашютной сейчас стоит десяток автобусов и грузовых машин, на некоторых моделях ездили еще в середине XX века. Часть из них выглядит, будто только сошла с конвейера, другим требуется серьезный ремонт. Коллекция периодически пополняется новыми экспонатами, которые ищет по территории чуть ли не всего бывшего СССР бизнесмен Александр Кнаппунгелъ.



Найти и приобрести полуразвалившиеся экземпляры — это полбеды. А вот найти для них оригинальные запчасти — серьезная проблема. Иногда приходится покупать сразу несколько одинаковых моделей в разной степени сохранности и собирать из них один экземпляр в рабочем состоянии.



Коллекционер
Александр Кнаппунгелъ
планирует создать
музей техники

Красноярский коллекционер уже долгое время связан с транспортом. При Советской власти он работал на грузовых машинах, сейчас возглавляет предприятия пассажирских перевозок. Сначала собирал модели 1:43, затем решил переключиться на 1:1. На поиск самих раритетов, запчастей для них и приведение в работоспособное состояние денег уходит много. Но оно того стоит.

«Всю жизнь я работаю с автомобильной техникой и вижу, как машины пропадают, уходят в металлолом. Следующее поколение сможет взглянуть на них только на картинке в компьютере. Поэтому я и занялся созданием

этого музея, чтобы у всех была возможность завести, понюхать, прокатиться на машинах прошлых лет.

Года два тому назад я восстановил ГАЗ-67 и так заинтересовался этим, что до сих пор не могу остановиться. По роду деятельности больше всего меня, конечно, интересует общественный транспорт. В идеале я хочу собрать все автобусы, которые когда-либо ходили в Красноярске. Некоторых моделей, конечно, не сохранилось в природе, но на них вполне можно сделать хорошие реплики», — рассказывает учредитель красноярского центра сохранения



ЗИЛ-158В начали производить в СССР в 1961 году. К 1970-му году на смену пришла другая модель. Коллекционеру удалось достать один из последних вышедших с конвейера под номером 51327. Образцу предстоит долгая косметическая реставрация, хотя уже сейчас его можно завести и прокатиться.



ЛиАЗ-677М стал поистине легендарным. Именно эта модель была основным пассажирским перевозчиком в большинстве городов СССР в 1980-х годах. Более подробно об этом можно прочитать в №5 за 2014 год и на сайте www.igrader.ru

ретротранспорта и дорожной техники «Авто-Ретро» АЛЕКСАНДР КНАПНУГЕЛЬ.

Процесс реставрации идет почти без остановки. В боксе ставят на ход «карьеру скорой помощи» РАФ-22031-01. Ее сородич — микроавтобус РАФ-22038 «Латвия» уже готов тронуться в путь и взять пассажиров на борт. Благо, запчастей для двигателя и ходовой от «Волги» ГАЗ-24 в природе еще много.

А вот за комплектующими для «Колхиды», официально выпускавшейся как КАЗ-4540, пришлось побегать. Оригинальных новых запасных частей к прозванному

в народе «Шайтан-Арбой» грузовику уже и не найдешь. Даже двигатель, сделанный на базе распространенного силового агрегата КамАЗ-740, просто так не купишь. Камазовский был 8-цилиндровым, а в Грузии на Кутаисском заводе ставили 4-тактный 6-цилиндровый дизель ЯМЗ-642. Коллекционер купил сразу две «Колхиды» почти без пробега, но они были разуккомплектованы. И на обеих не было ТНВД. И только ради этого насоса Александр Кнапнугель приобрел третий грузовик-донор, который нашелся тут же в Красноярске. Из трех машин собрали одну полностью укомплектованную родными деталями и в прекрасном состоянии.

Зато особых проблем с восстановлением не было с популярными под конец эпохи перестройки ЛиАЗ-677М и Икарус-260.50. ПААЗ-3201 тоже прошел процесс мелкого ремонта. Косметического вмешательства и небольшой сборки в салоне требуют ЛАЗ-699Р «Турист»



ПАЗ-3201 можно смело отнести к классу вездеходов. Модель содержит в конструкции многое от ГАЗ-66. Автобус сразу после появления на свет стал редкостью — машин катастрофически не хватало для предприятий, ведущих деятельность в труднопроходимых уголках Родины, а также для колхозов.



ЛАЗ-699Р выполнял роль туристического автобуса. Кокректно этот образец был выпущен уже в 1990-х годах, однако достался коллекционеру в довольно потрепанном виде.

и ЛАЗ-695Н, а также Икарус-250.49. Хотя сами машины на ходу. А вот настоящий раритет ПАЗ-654 с деревянным кузовом требует серьезной операции по восстановлению. Это последний сохранившийся из шести выпущенных в 1959 году экземпляров, который коллекционер привез из Челябинска.

Своей очереди к рукам механиков и мотористов ждут также ГАЗ-53 и 66, микроавтобус Ныса-522, автобус «Кубань-Г1А1-01» и грузопассажирский ЕрАЗ-762.

А вот один из уцелевших редких экземпляров ЗИЛ-158 в прошлом году красноярцы уже видели. Правда, в так сказать, не лучшей форме. Его также необходимо ремонтировать. Тем более, что неизвестные вандалы разбили в раритетном автобусе переднее стекло.

Реконструкцию экспонатов обещают закончить к июню этого года. Учредитель ретро-клуба хочет представить их на Дне рожде-

ния Красноярска для всех желающих. Отмытые и покрашенные грузовики и автобусы должны будут своим ходом добраться до площади перед Центральным парком, где с ними вживую смогут познакомиться все желающие.

«Планы относительно музея у нас очень серьезные. Большая цель — создание музейно-спортивного комплекса на острове Молокова. Место неслучайно выбрано: раньше там существовала полярная авиация, на Абаканской протоке около острова стояли гидросамолеты. Поэтому сегодня там планируют создать музей авиации — землю уже выделили.



Икарус-260.50, производство которого началось в Венгрии в 1990 году, в России даже в то время были большой редкостью. Их закупили в малом количестве, а до нынешних дней в рабочем состоянии дожили единицы.



КАЗ-4540 стал последней серийной машиной, производящейся на Кутаисском заводе во времена СССР. Разработкой модели занимались сразу несколько предприятий. Получилась такая солянка: двигатель от ЯМЗ, платформа тягача от Балашовского ГКБ, шасси, трансмиссию и кабина — от НАМИ.

Рядом будет военно-патриотический клуб и моторно-спортивная секция. Хотим там же сделать наш музей автотранспорта и дорожной техники, чтобы получился полноценный комплекс. К тому же, место очень хорошо подходит для организаций такого рода: жилых домов рядом нет, так что гуди моторами хоть сутки, никому не помешаешь.

Мы хотим создать музейно-исторический центр техники, где будет несколько зон. В музейной разместим экспонаты авто-, мото- и другой техники. В технической — производственные и учебные мастерские. Еще хотим сделать спортивную

зону для различных видов технического спорта и досуговую — парковки, парки, служебные помещения. В первую очередь, центр будет ориентирован на молодежь, для которой будут организованы экскурсии и мастерские. Для того чтобы привлечь и заинтересовать как можно больше народа, будем организовывать автомобильные пробеги по городу и краю.

Это пока только планы, но дело движется. Непросто договориться с администрацией и получить от них помощь. Хотя нам уже выделили бокс и сделали в нем ремонт за счет министерства транспорта края. Что же касается концепции музейного комплекса, то тут у нас была долгая переписка с чиновниками — на данный момент мы ждем ответа от краевых властей — губернатор Виктор Толоконский уже ознакомился с нашими документами. Но сделать еще предстоит очень много», — с оптимизмом смотрит в будущее АЛЕКСАНДР КНАПНУГЕЛЬ.

ДОРОЖНИКИ



Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ



Видеoversию
смотрите на
www.igrader.ru

162,7
млн рублей
заплатят из бю-
джета Красноярска
подрядчику за
реконструкцию
улицы Дубровин-
ского от съезда с
4-го моста до улицы
Декабристов.

3 этапа
по ремонту и
строительству
2,87 км
предстоит
выполнить
до конца 2015 года

Владельцы грузовиков свыше 12 тонн будут оплачивать ремонт дорог

В этом году у дорожников большие планы по ремонту. Причем, не только в Красноярске и на междугородних трассах, но и в небольших муниципальных образованиях. О том, где станет ездить удобнее, а также о дальнейшей судьбе четвертого моста через Енисей специалисты отрасли рассказали на большой совместной пресс-конференции.

Гони рубль, перевозчик!

75% автомобильных дорог в Красноярском крае рассчитаны на передвижение машин с нагрузкой на ось не более 6 тонн. То есть, чтобы дороги не разрушались, по ним должны ездить грузовики полной массой (включая груз) не более 20 тонн. Но для грузоперевозчиков сейчас нет проблемы приобрести машины с массогабаритными параметрами, в разы превышающими несущие способности дорог.

«У нас на автодорогах Красноярского края появляются монстры суммарной массой около 100 тонн. Можете себе представить? В настоящий момент всем автомобилям массой более 40 тонн ездить по дорогам нельзя. С нашей стороны организованы 11 передвижных постов весового контроля, которые совместно с ГИБДД фиксируют порядка 3 000 нарушений правил перевозок с точки зрения массы транспортных средств. Половина нарушителей оплачивает штрафы в добровольном порядке, с остальных мы требуем через суд», — рассказал руководитель КГКУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» ВЯЧЕСЛАВ ЦЫШУК.

К сожалению, 11 машин весового контроля катастрофически не хватает для поимки всех грузовиков с превышением нагрузки. Правда, как рассказал глава КРУДор, уже в этом году на

федеральных дорогах начнет действовать «правило 12 тонн». Владелец любого автомобиля, в ПТС которого записана номинальная масса больше этих 12 тонн, будет платить за факт существования этой машины. Позднее это новшество будет действовать и на региональных дорогах. Также дорожники установят на трассах специальные устройства, которые будут передавать в единый центр управления маршруты тяжелых машин. И их хозяева будут оплачивать перемещения в зависимости от массы транспорта.

Также в планах управления дорог установка пунктов динамического контроля, которые будут работать по принципу фото и видеофиксации. В дорожное покрытие вмонтируют датчики для взвешивания, рядом установят камеры, и система автоматически будет сообщать о передвижении техники с превышением допустимой нагрузки на оси. Таким образом власти рассчитывают пополнить дорожный фонд на кругленькую сумму, которая пойдет на обновление трасс и магистралей.

«В этом году совокупный дорожный фонд составляет свыше 14,5 млрд рублей. На первый взгляд сумма внушительная. По сравнению с прошлым годом он больше на 3 млрд рублей. На ремонт муниципальных дорог



пойдет более 4 млрд рублей, включая озвученную в прошлом году губернатором приоритетную программу по ремонту улично-дорожной сети в муниципальных образованиях. Раньше денег на это из краевого бюджета не выделялось, поэтому многие дороги в селах и деревнях у нас в обветшалом состоянии.

Еще 5,5 млрд рублей направят на ремонт региональных дорог. Я напомним, у нас протяженность дорог составляет 43 000 километров», — сообщил министр транспорта Красноярского края СЕРГЕЙ ЕРЁМИН.

Четвертая переправа пока от пробок не избавит

Оставшаяся сумма пойдет на окончание строительства четвертого моста через Енисей в Красноярске. Подрядчик обещает сдать его к концу этого года. Правда, это не означает полное окончание работ. Для водителей они, по сути, только начнутся. У дорожников еще будет много работы. В этом же году начнутся подготовительные работы по созданию створа от улицы Копылова к четвертому мосту через улицу Волочаевскую. А летом начнутся работы по реконструкции улицы Дубровинского от Декабристов до моста. Именно сюда на первом этапе и пойдет весь поток транспорта с моста. Также в планах строительство дороги от моста в Академгородок. Но это все позже, сейчас же работы на мосту продолжаются.

«Сейчас стартовал спринт, нам остались последние 100 метров, чтобы сомкнуть берега. В мае мы рассчитываем приступить к укладке асфальтобетонных слоев покрытия», — отчитался руководитель ГККУ «Управление автомобильных дорог по Красноярскому краю» ВЯЧЕСЛАВ ЦЫШУК.

Рассказали чиновники и о судьбах существующих трех переправ через Енисей в Красноярске. На Октябрьском мосту переключив асфальтовое покрытие начнут этим летом. С реконструкцией дорожного полотна моста 777, который все это время был в федеральной собственности, дела тоже сдвинулись с мертвой точки. В конце апреля пластины деформационных швов приварили, в дальнейшем ожидается укладка нового асфальтового покрытия. Коммунальный начнут ремонтировать капитально после ввода в эксплуатацию четвертого моста.

«Перспектива долгосрочная со следующего года. Мы сегодня понимаем, сколько будет стоить проектное решение и обследование моста. Напомним, что он является объектом культурного наследия — построен в 1961 году. Процесс согласований с министерством культуры и другими организациями очень

сложный. По стоимости работ пока не скажу, но одна арка ориентировочно стоит 10 миллионов рублей», — заявил заместитель руководителя департамента городского хозяйства администрации Красноярска ВЛАДИСЛАВ ЛОГИНОВ.

С «дорогами в ад» разберутся

Дороги федерального значения в Красноярском крае в этом году намерены привести в нормативное состояние. Ремонту подвергнут 130 км трасс, из них на М-54, проходящей через Балахтинский и Новоселовский районы, асфальтобетонное покрытие обновят на 24 км. На магистрали М-53 в сторону Канска ожидается окончание работ на участках общей протяженностью 20 км.

«У нас продолжают подготовительные работы по строительству глубокого обхода города Канска. Сейчас разрабатывается необходимая документация, производится выкуп земельных участков», — отпартовал начальник Федерального управления автомобильных дорог «Байкал» СЕРГЕЙ АНИКИН.

Также до октября этого года в эксплуатацию после ремонта введут напряженный участок трассы Красноярск-Железногорск в районе поселка Терентьево. Там появится четырехполосная дорога с разделительным ограждением. Параллельно начнутся работы по модернизации участка от Сосновоборска до закрытого города. В краевом управлении автодорог также рассчитывают начать укладку асфальта на одном из участков трассы Канск-Абан-Богучаны, где на протяжении 6 километров сейчас автомобили ездят по гравиям. Появится асфальт и на 32-километровом отрезке дороги от поселка Стрелка до Новоангарска. Всего же в 2015 году подрядчики должны отремонтировать 160 км региональных дорог и 256 мостов в 16 районах края. Хотя в КрУДоре не исключают, что в ближайшее время проведут аукционы на реконструкцию еще 140 км с оплатой исполнителям в 2016 году.

К сожалению, восстановить все дороги в крае за счет бюджетных средств невозможно. Поэтому чиновники активно развивают частно-государственное партнерство. К примеру, уже есть совместные программы с «Сибуглем», построившим мост в Балахтинском районе, и Новоангарским обогащательным комбинатом. Коснулся министр и вопроса реконструкции дороги в Северо-Енисейском районе.

«Это какая-то «дорога в ад». Мы оттуда вернулись две недели назад. Там ситуация страшнейшая. Нам необходимо с золотодобывающими компаниями объединить ресурс и начать приводить эту дорогу в нормальное состояние», — поведал СЕРГЕЙ ЕРЁМИН.

А вот 100 километрам дороги в районе Курагино нового дорожного полотна придется дожидаться еще минимум два года. По словам ВЯЧЕСЛАВА ЦЫШУКА, в Красноярском крае сейчас 30% дорог вообще не соответствуют нормативным требованиям. И в первую очередь необходимо реконструировать их.

«Мы прекрасно понимаем, что эту дорогу надо продолжать. И у нас даже есть проект ее реализации. Но все должны понимать, что ни в этом, ни в следующем году время для строительства еще не наступит. Интенсивность движения на этой дороге в пиковые значения не более 400 автомобилей в сутки. Для сравнения, на ремонтируемой сейчас трассе до Железногорска в сутки проезжают 20 000 машин», — объяснил глава регионального управления автодорог.

«Хочу напомнить, что эта дорога у нас будет дополнением к железнодорожной ветке Междуреченск - Тайшет. Там же будет строительство железнодорожного полотна Кызыл - Курагино». И если мы сейчас даже бросим все и отремонтируем автодорогу, то за время строительства ж/д путей грузовики асфальт там расколотят в пух и прах», — добавил министр транспорта.

СТАТЬЯ ДЛЯ ВЛАДЕЛЬЦЕВ СПЕЦТЕХНИКИ, ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЩЕБНЯ, ПРОДАВЦОВ БИТУМА, ДОРОЖНИКОВ, СТРОИТЕЛЕЙ. ДЛЯ ТЕХ, КТО ХОЧЕТ СОЗДАТЬ БИЗНЕС С «НУЛЯ»

Звучит впечатляюще, но Вы, наверняка, думаете, что это очередной рекламный заголовок. Бесплатный сыр бывает в мышеловке, без труда не вытащить и рыбку из пруда - так нас воспитывали и так мы думаем.

Кто-то скажет, что невозможно создать бизнес в сфере дорожного ремонта, когда есть крупные конкуренты с большими заводами и инвестициями. Кто-то возразит, что без денег невозможно сделать ничего серьезного, это все чепуха, что без опыта ведения бизнеса построить свое дело невозможно.

Я СОГЛАСЕН С ВАМИ. ВСЕ ВЕРНО. ТОЛЬКО ЕСТЬ НЮАНСЫ, А, КАК ИЗВЕСТНО, СУТЬ КРОЕТСЯ В ДЕТАЛЯХ.

- Сыр не бесплатный, но не за деньги, а за ваши труды и действия.
- Конкурировать с большими заводами реально и возможно, но только НЕ на строительстве дорог.
- Без денег ничего сделать нельзя, но денег в мире много и нужно знать, где и у кого их взять.
- Вы не бизнесмен? Хорошо, но вы специалист в продажах, инженер, хороший руководитель и просто хороший человек. Такие люди нужны тем, у кого есть деньги. Такие люди нужны инвесторам.

ЗАПУСКАЕМ БИЗНЕС НА РЕМОНТЕ ДОРОГ С НУЛЯ? ОБЪЕМ РЫНКА, ПРОБЛЕМЫ И ИХ РЕШЕНИЕ.

Начнем с потребности рынка в асфальте. Обратите внимание, как много в этой сфере коммерческих заказов.

ТИП КЛИЕНТА	ЧТО ДЛЯ НЕГО ВАЖНО	ОБЪЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ
КРУПНАЯ ДОРОЖНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ	Увеличение сезона работ. Содержание и ремонт дорог с низкой себестоимостью.	Ежегодно на ремонт дорог в регионах выделяется в среднем 1-10 млрд руб. Очень часто они осваиваются на 60-80%.
СТРОИТЕЛЬНАЯ КОМПАНИЯ	Заниматься благоустройством и не зависеть от производителя асфальта.	Чаще всего работают на субподрядах у крупных дорожных организаций. Также побеждают в муниципальных аукционах. Потребности в год на 5-10 млн.
ВОДОКАНАЛ (или любые другие компании, которые прокладывают инженерные сети и вскрывают асфальт)	Избежать штрафов за просроченные объемы работ	На город в 600 000 человек потребности в 10-12 млн руб. ежегодно.
ТСЖ и Управляющие компании	Снизить затраты на содержание и ремонт придомовой территории. Ремонт ям и отмоستков. Осуществить превентивный ремонт дорог, предотвратив появление крупных ям.	На ремонт придомовой территории у одна Управляющая компания тратит от 5 млн руб. в год
ЧАСТНЫЕ ЛИЦА И МЕЛКИЕ ПРЕДПРИНИМАТЕЛИ	Благоустроить или отремонтировать свою территорию. Получить возможность покупать асфальт до 5 тонн за 1 раз	Объем потребления частными лицами и предпринимателями асфальта - 20 млн руб. в год

ВЫВОД: спрос на асфальт среди коммерческих компаний и физических лиц есть. Это позволяет не принимать участие в бюджетных проектах на начальном этапе.

Объем коммерческих заказов в небольшом городе, не считая городов-спутников, не менее 70 млн руб. в год. Если учесть, что бизнес окупается при освоении объема в 10 млн руб, то можно констатировать существенный запас спроса.

+ 7 (391) 204 62 41

miniABZ@mail.ru



ЧТО ВАМ МЕШАЕТ НАЧАТЬ БИЗНЕС?

- Отсутствие оригинальной идеи
- Отсутствие денег
- Отсутствие заказов
- Отсутствие опыта ведения бизнеса

Новая идея сегодня есть: производство асфальта в небольших объемах. В таком формате он продается редко: заводы не хотят отвлекаться на них. Значит, это ниша, конкуренция на которой минимальная, и продавать продукт можно значительно.

Что касается рынка, то действительно здесь сегодня есть все. Однако существуют продукты, которые имеют свою нишу и в настоящий момент только появляются на рынке. Например, установка для ремонта дорог «Mustang-mini» производит до 4 тонн асфальта в час.

СРАВНИТЕ РЕМОНТ ДОРОГ С УСТАНОВКОЙ «MUSTUNG-MINI» С ПРЕДЛОЖЕНИЯМИ КОНКУРЕНТОВ:

	ГОРЯЧИЙ АСФАЛЬТ	ХОЛОДНЫЙ АСФАЛЬТ	ЛИТОЙ АСФАЛЬТ	MUSTANG-mini
Персонал, чел	8	3	4-5	3
Техника, необходимая для ремонта	КАМАЗ, битумоварка	Мини-грузовик до 3 тонн	КАМАЗ, кохер (цена от 6 млн руб.)	Мини-грузовик до 3 тонн
Время ремонта	Несколько суток. Нужно ждать асфальт.	Моментально, на месте	Моментально, на месте, но необходимо ограничивать движение и ждать застывания	Моментально, на месте
Скорость ремонта	Долго	Быстро	Долго	Быстро
Стоимость 1 м ² с учетом укладки	1400 руб.	2500 руб.	1900 руб.	450 руб.
Качество	Высокое	Дорого, качество ремонта низкое	Дорого, высокое качество, зависимость от производителя	Высокое



Вывод: все конкуренты отстают от нас. Если учитывать, что маленькие объемы конкурентов не интересуют, можно зарабатывать больше, продавая по рыночной цене.

ЕСЛИ ВАМ ИНТЕРЕСНО НАШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ, ПОТОРОПИТЕСЬ. ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ НАШЕЙ УСЛУГОЙ СМОГУТ НЕ БОЛЕЕ 10 ЧИТАТЕЛЕЙ ЖУРНАЛА.

ПОЧЕМУ СЕЙЧАС НАИЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ ДЛЯ ЗАПУСКА ПРОЕКТА?

- Государственная поддержка – безвозмездное финансирование подобных проектов. Риски для инвестора отсутствуют. Наши специалисты помогут получить такую поддержку.
- Сокращение бюджетных расходов в период кризиса и увеличение стоимости сырья.
- Появление нового оборудования для ямочного ремонта.
- Увеличение объема выделяемых средств на ремонт дорог.

В ПРОЦЕССЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТА МЫ ПОМОЖЕМ:

- получить оборудование в лизинг;
- получить компенсацию по государственной программе в размере 1,5-3 млн руб. и вернуть деньги инвестору через 4 месяца;
- в течение 2 месяцев привлечь инвесторов в проект, создать презентацию и презентовать проект;
- обеспечить поток заказов частных клиентов через интернет;
- договориться с водоканалами относительно сбыта услуг;
- выиграть государственный аукцион по ремонту дорог;
- найти и обучить менеджеров по продажам, механиков, рабочих.

Если Вы не бизнесмен, то можете привлечь инвестора и стать соучредителем будущей компании, которую можно продать или передать по наследству. Ваш уровень заработной платы увеличится, если Вы будете работать в своей компании.

**ЗВОНИТЕ ПРЯМО СЕЙЧАС ПО ТЕЛ.: + 7 (391) 204 62 41
И ПОЛУЧИТЕ ПОДРОБНУЮ ИНФОРМАЦИЮ**



ТИРАЖ ЖУРНАЛА 24000 ЭКЗЕМПЛЯРОВ. ТОРОПИТЕСЬ!



КОММУНАЛЬНОЕ НАВЕСНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Перволоцкий механический завод
461263, Оренбургская область, п. Перволюцкий, ул. Пролетарская, 86
тел. (35338) 3-14-78, 2-15-01,
e-mail: pmzavod56@mail.ru, 83533831478@mail.ru
www.PMzavod.ru

ЩЕТКА ФРОНТАЛЬНАЯ СОВКОВАЯ ЩФС 2.0



ПОСЕТИТЕ НАШ СТЕНД
НА ВЫСТАВКЕ СТТ 2015
ПАВИЛЬОН 1, ЗАЛ 2, СТЕНД 2 - 512



ЩЕТКА ДЛЯ ДОРОЖНЫХ
ОГРАЖДЕНИЙ "Шмель-1"



УНИЕРСАЛЬНАЯ НАВЕРСКА
МОНТАЖ/ДЕМОНТАЖ за 5 мин



МЕХАНИЧЕСКИЙ от ПВОМ или
ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ ПРИВОД



ОБЪЕМ ЁМКОСТИ СИСТЕМЫ
ОБЕСПЫЛЕВАНИЯ 500 л.



РАБОЧИЙ ОБЪЕМ СОВКА
ДЛЯ СБОРА МУСОРА 180 л.



И ЭТО ВСЕ О НИХ

Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Мировые рекорды спецтехники

Погрузчики и экскаваторы Caterpillar в роли архитекторов и строителей

Гидравлические экскаваторы Cat 320D и Cat 336D, грунтовый виброкоток Cat CS54B, фронтальный погрузчик Cat 924K, бульдозер Cat D6N, мини-экскаваторы Cat 302.5C и Cat 303.5E CR попали в Книгу рекордов Гиннеса за строительство самого высокого замка из песка. На пляже Рио-де-Жанейро операторы техники возвели строение высотой 12,59 м из 734 м³ песка. На постройку ушло 15 дней.



Погрузчик-путешественник

Финский телескопический погрузчик Merlo Panoramic P25.6 попал в Книгу рекордов Гиннеса, совершив «Самое длинное путешествие» среди машин своего класса. Естественно, техника оказалась там не сама, а при помощи специалиста по послепродажному обслуживанию этих погрузчиков Лео Мэнни Теркюджев. Он проехал на погрузчике через 9 стран Европы, общий путь превысил 4 300 км, а сама поездка заняла 33 дня. Что, в принципе, неудивительно — максимальная скорость Merlo Panoramic P25.6 составляет всего 36 км/ч.



Адаптер Scheuerle для перевозки огромной лопасти

Один из мировых рекордов принадлежит транспортной компании Scheuerle (Германия) за перевозку лопасти ветрогенератора. Груз длиной 62 м и весом 13,4 т закрепили на специальном адаптере к полуприцепу Scheuerle InterCombi SP. В процессе транспортировки лопасть можно поворачивать до 70°, чтобы избежать столкновения с препятствиями и снизить сопротивление встречного ветра. Для этого на адаптере предусмотрен привод, поворачивающий большую металлическую деталь.



Гоночный экскаватор-погрузчик JCB GT

Вам доводилось видеть экскаватор, пронесшийся по трассе со скоростью 116,82 км/ч? Мало кто видел это своими глазами, однако такой рекорд официально зафиксирован в Книге рекордов Гиннеса. Кузов машины выполнен из стекловолокна и алюминия, а ходовая часть представляет собой легковесное стальное шасси с задним мостом от тракторов серии JCB Fastrac. Под капотом спрятан двигатель Chevrolet V8 с турбонаддувом и два карбюратора Holley. Кстати, на счету модели и рекорд по максимальному количеству продаж за последние 15 лет.





Рекордсмен по производительности из СССР

Советский бульдозер Т-800 получил звание самого производительного и большого бульдозера. Творение рабочих Челябинского тракторного завода попало в Книгу рекордов Гиннеса в 1990 году благодаря шестицилиндровому двигателю 6ДМ-21Т мощностью 820 л. с., гидромеханической трансмиссии, двухкаскадной гидравлической системе, полусферическому отвалу объемом 26,2 м³ и силе тяги в 140 тонн.

Тягач-чемпион по прыжкам в высоту и длину

Мировой рекорд по прыжкам в длину установил седельный тягач Renault Magnum с полуприцепом. Разогнавшись до 113 км/ч с помощью трамплина, многотонная машина подлетела в воздух на 25,48 м и приземлилась в 42 метрах от трамплина. В это время под ней проехал гоночный болид «Формулы-1». Сам прыжок занял буквально менее двух секунд. При приземлении на скорости у тягача оказался поврежден только бампер. Оговоримся, что трюки были выполнены профессиональными каскадерами и предварительно рассчитаны специалистами. Повторять такое в обычных условиях на дорогах мы настоятельно не рекомендуем.



Самый грузоподъемный самосвал БелАЗ-75710

Рекорд максимальной грузоподъемности принадлежит полноприводному двухосному карьерному самосвалу БелАЗ-75710. Грузовик смог перевезти в кузове 503,5 тонны при официально заявленных возможностях в 450 тонн. При этом максимальная скорость, которую смогла развить груженная машина составила 64 км/ч. Согласитесь, неплохо для 20-метрового гиганта, вес которого без груза составляет 810 тонн, а высота — 8 метров. Напомним, БелАЗ-75710 оснащен четырьмя тяговыми электромоторами мощностью 1200 кВт, двумя тяговыми генераторами, тремя вентиляторами обдува, установкой вентиляции тормозных резисторов и шкафом управления с двумя инверторами ELFA.





ООО Компания ЗИМ

**НОЖИ ОТВАЛА ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ
ВЫГОДНО И ОПЕРАТИВНО!**



НАС ВЫБИРАЮТ КАК НАДЕЖНОГО ПОСТАВЩИКА, ПОТОМУ ЧТО МЫ:

- Гарантируем наличие большинства позиций на складе, а также оперативное изготовление любой партии;
- Занимаем лидирующую позицию на рынке по ассортименту;
- Изготавливаем ножи и стойки на заказ по индивидуальным чертежам от 1 штуки на любую спецтехнику;
- Обеспечиваем качество продукции на уровне заводов-производителей спецтехники по выгодным ценам;
- Бесплатно доставляем продукцию до транспортной компании.

Приглашаем к сотрудничеству, скачайте прайс на нашем сайте:
www.zim74.ru

ООО Компания «ЗИМ»
 г. Челябинск, ул. Елькина, 63Б (351) 225-05-60, 225-05-59
 E-mail: zim74@yandex.ru



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 CLG 856 H обладает высотой подъема 3,1 м, усилием отрыва 175 кН и грузоподъемностью 5 тонн. ®



КРУПНЫМ ПЛАНОМ

МАГИСТРАЛЬНЫЙ ТЯГАЧ IVECO STRALIS HI-WAY

Редкий гость в Сибири — седельный тягач Iveco Stralis HI-WAY — позиционируется, как отличное решение, соответствующее нынешним и будущим потребностям в сфере перевозок. Первые партии машин в 2013 году еще оснащали двигателями экологического стандарта Евро-5, но сейчас в продажу идет только шестой класс. На выбор предлагается три фирменных двигателя Cursor 9, Cursor 11 и Cursor 13 с различным рабочим объемом и в 8 мощностных версиях (от 310 до 560 л. с.) с максимальным крутящим моментом вплоть до 2500 Нм. Причем, в двигателях Евро-6 отсутствует система EGR — здесь применяется системы каталитической нейтрализации IVECO HI-SCR.

Конструкторы при проектировании изменили линии кабины для достижения отличного коэффициента лобового сопротивления — одного из основных факторов, влияющих на энергетическую эффективность (на скорости 85 км/ч на преодоление сопротивления воздуха тратится 40% расходуемого топлива). Улучшив коэффициент лобового сопротивления на 3%, им удалось также снизить уровень шума в кабине и достичь значительной экономии топлива в поездках на длинные расстояния.

Инженеры Iveco традиционно оснастили автомобиль набором технологий, позволяющих снизить расход топлива на 7,32%. Функция EcoSwitch ограничивает максимальную скорость и оптимизирует характеристики системы привода в соответствии с актуальной нагрузкой автомобиля. Система EcoFleet частично ограничивает использование ручного режима роботизированной коробки передач Eurotronic, что позволяет избежать неэффективных переключений передач. А система контроля давления в шинах помогает снизить расход топлива и износ шин, повышая при этом безопасность автомобиля.

Рама шасси состоит из балок С-образного сечения с двойным сужением, изготовленных из высокопрочной стали, и доступна в исполнении с толщиной 6,7 мм и 7,7 мм в зависимости от колесной базы и модели/версии.



Функциональная и эргономичная передняя панель изготовлена с высочайшим вниманием к деталям и применением мягких на ощупь и антибликовых материалов. Органы управления расположены вокруг приборной панели и центральной консоли, благодаря чему они хорошо видны и доступны на расстоянии вытянутой руки.



Более компактная конструкция и сниженная масса двигателя позволяют достигнуть увеличенной производительности. Повышенная эффективность и сниженный расход топлива благодаря оптимизированному сгоранию топлива без использования EGR и пассивной регенерации сажевого фильтра. Заявлена повышенная термодинамическая эффективность силовых установок в сочетании с технологией Common Rail и новой электронно управляемой системой турбонаддува с изменяемой геометрией.



Функциональная и эргономичная передняя панель изготовлена с высочайшим вниманием к деталям и применением мягких на ощупь и антибликовых материалов. Органы управления расположены вокруг приборной панели и центральной консоли, благодаря чему они хорошо видны, и доступны на расстоянии вытянутой руки.



В кабине для водителя предусмотрены 32 ящичка и отсека для хранения документов, бутылок, карт и инструментов. Из них два просторных отсека для хранения — с подсветкой. Доступ к ним можно получить как снаружи, так и изнутри кабины. Холодильник оснащен удобной полкой для бутылок, а для поездок на очень длинные расстояния можно заказать большой холодильник объемом более 50 литров.



Спальная зона оборудована новым спальным местом HI-COMFORT: спальная полка шириной 80 см и длиной более 2 метров располагает деревянным настилом, крайне удобным матрасом и отклоняющейся спинкой, что идеально подходит для короткого отдыха. В качестве альтернативы предлагается трансформируемая спальная полка со складной центральной секцией, которая может быть трансформирована в удобный столик.





КРУПНЫМ ПЛАНОМ

ПОДСТАКАННИК



ХОЛОДИЛЬНИК



СИСТЕМА АКТИВНОГО УПРАВЛЕНИЯ ДВИГАТЕЛЕМ

Система активного управления двигателем играет ключевую роль в обеспечении 10-процентной экономии топлива. Датчики, расположенные в стратегических узлах, отслеживают движение всех частей машины и контролируют работу двигателя, уменьшая потери энергии и экономя топливо. За счет этого достигаются плавный ход и топливная эффективность.

Используя данные датчиков машины, система активного управления двигателем выбирает оптимальное тяговое усилие и усилие отрыва для обеспечения более эффективной работы и повышения экономии топлива.



ТРИ БОКОВЫЕ КРЫШКИ МОТОРНОГО ОТСЕКА

С целью обеспечения достаточного пространства для обслуживания три боковые крышки моторного отсека поднимаются вверх. Для удобства проверки и обслуживания все фильтры расположены в одном легко доступном месте.

Опционально на погрузчик устанавливается автоматический реверсивный вентилятор. Он переключается в реверсивный режим каждые 30 минут, выдувая пыль из ячеек радиатора. При поднятых крышках двигателя очистка радиатора становится эффективнее.

Погрузчик оснащен ограничительным клапаном стрелы, который уменьшает сотрясение машины при остановке стрелы в крайнем положении, обеспечивая более комфортные условия работы оператора и предохраняя груз от выпадения из ковша.



ФРОНТАЛЬНЫЙ ПОГРУЗЧИК HITACHI ZW220-5A

Новинка 2015 года, по утверждению Hitachi Construction Machinery, разработана с учетом пожеланий заказчиков со всего мира. Конструкторам пришлось серьезно потрудиться, чтобы угодить требовательным пользователям. Фронтальный погрузчик оснастили системой активного управления двигателем (Active Engine Control System), состоящей из нескольких датчиков в узлах машины. Они отслеживают движение и контролируют работу двигателя, уменьшая потери энергии и экономя топливо. Также погрузчик получил новую 5-ступенчатую автоматическую трансмиссию. Она автоматически выбирает оптимальную передачу в соответствии с нагрузкой, что позволяет поддерживать низкий уровень расхода топлива.

Тормозная система состоит из внешних гидравлических дисковых механизмов всех 4 колес в масляной ванне. Стояночный тормоз — дисковый сухого типа с пружинным включением и гидравлическим выключением, а также внешним выводным валом.

Большое внимание уделили и системе управления в кабине. Оператор может выбрать один из двух режимов эксплуатации. Режим «Standard» выбирается для обычной работы, требующей фиксированной мощности, например, при погрузке. А в том случае, если требуется полная мощность, (например, при подъеме по склону или если работу надо выполнить быстро) можно активировать режим «Power» с помощью переключателя мощности QPS. Нажатие переключателя мощности на рычаге управления включает режим «Power». При переключении

ОБОГРЕВ СТЕКЛА**БАРДАЧОК, ПРИКУРИВАТЕЛЬ И ПЕПЕЛЬНИЦА****ВЕЩЕВЫЕ ОТСЕКИ****КРУПНЫМ ПЛАНОМ**

Просторная панорамная кабина с широким ветровым окном и задним стеклом без стоек обеспечивает полный обзор рабочего участка. Сиденье и руль могут быть установлены в удобное для оператора положение, позволяя ему работать в наиболее комфортных условиях. Предусмотрены дополнительные меры по снижению шума в кабине. Присутствует кондиционер с функцией двухуровневого управления, которая позволяет обогреть пространство для ног и охладить верхнюю часть кабины. Даже при работе в сложных условиях оператор чувствует себя комфортно и меньше утомляется.

А сиденье с механической подвеской поглощает ударные нагрузки и вибрации, передаваемые от кузова машины, снижая физические нагрузки на оператора и повышая его комфорт. Кроме того, опционально можно заказать сиденье с пневматической подвеской.



Погрузчик оснащен 4-тактным двигателем Cummins QSB6.7 с жидкостным охлаждением и системой непосредственного впрыска топлива. Максимальный крутящий момент составляет 931 Н•м при 1400 мин⁻¹ (об/мин).



«Вперед»/«Назад» или при обнаружении уменьшения тягового усилия автоматически активируется режим «Standard». Переключатель мощности позволяет сэкономить больше топлива, чем при работе с постоянно включенным режимом «Power».

Управлять погрузчиком можно с помощью двух рычагов новой конструкции, одинаково удобных как при управлении легким касанием, так и при полном охвате рукой. Опционально доступен автовыравниватель стрелы. При его использовании стрела погрузчика может автоматически останавливаться на предварительно заданном уровне —

это позволяет эффективней наполнять кузов грузовика и опускать ковш после выгрузки. Оператор может сосредоточиться на управлении движением погрузчика, не беспокоясь о положении стрелы.

Также оператор может задействовать систему отключения фрикционов, доступную в базовой комплектации. Для достижения более плавной и эффективной разгрузки время выключения сцепления регулируется в соответствии со скоростью движения и нажатием на педаль. В зависимости от условий эксплуатации переключателем можно выбрать режимы «Flat» (равнина), «Slope» (склон) или «OFF» (выкл.).

Совместное взаимодействие систем помогает добиться снижения расхода топлива до 10% по сравнению с моделью ZW предыдущей серии вне зависимости от опытности оператора.



НА СЛУЖБЕ

Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Уникальный спецзаказ

Не перевелись еще на Руси «левши», способные и блоху подковать и огромную технику изготовить в сжатые сроки. Но выпустить кузова и прицепы для массового сегмента по лекалам и наработанным схемам — это одно. А разработать и создать модель под индивидуальные запросы искушенного клиента — другое. С этого номера мы начинаем серию материалов о прицепной технике, надстройках и кузовах, которые выпускают отечественные производители. Сегодня расскажем об уникальных моделях, ставших в полном смысле этого слова новинками для инженеров, механиков, токарей, сборщиков и, конечно же, потребителей.



Gervasi Group

На заводе «Джервази Восток», расположенном в Калуге, освоили выпуск инновационных моделей полуприцепов, способных работать в условиях жесткого российского климата, бездорожья и перегрузов. На базе серийных моделей STHP с полукруглым кузовом Half-Pipe и STSQ с прямоугольным кузовом Square объемом грузового отсека от 30 до 35 м² заказчикам предлагают вариации с увеличенной или уменьшенной грузоподъемностью. Также в этом году российские потребители увидят карьерный самосвал SUNRISE, обладающий уникальной структурой кузова и сверхпрочной рамой, которые гарантирует высокую устойчивость и работоспособность, а также сверхвыносливость к большим нагрузкам.

«Перед нашими инженерами, работающими в двух отделах по исследованию и разработкам группы Gervasi в Италии и Польше, была поставлена задача спроектировать новые инновационные модели полуприцепной техники, которые бы учитывали наиболее важные особенности российских реалий, а также отвечали одной из последних тенденций в сфере коммерческого транспорта — оптимизации полезной нагрузки автомобилей. В отличие от многих производителей, которые в угоду данному требованию были вынуждены перейти на использование более легких, но менее прочных и износоустойчивых материалов, или же попросту перестать выпускать

полуприцепы с большей кубатурой, компания Gervasi разработала новую технологию, позволяющую легко решить эту проблему. Благодаря использованию в конструкции кузова штампованных бортов с особыми ребрами жесткости, а также применению усовершенствованного строения шасси, наиболее эффективно распределяющего нагрузку, это транспортное средство стало еще прочнее и легче. Кроме того, была уменьшена колесная база для сокращения радиуса поворота, усилена задняя часть ковша за счет профильных стоек, снижен центр тяжести для повышения стабильности полуприцепа на поворотах и многое другое.

В этом году мы внедряем на российский рынок модель полуприцепа STSQ с прямоугольным кузовом. Здесь мы также придерживаемся основных линий и технологий, заложенных в STHP, что делает транспортное средство легче и прочнее. Как и в случае с Half Pipe, в конструкции кузова полуприцепа Square применяются штампованные борта с ребрами жесткости без использования сварки. Кроме того, в STSQ значительно усилена конструкция платформы и шасси.

Что касается самосвальных надстроек, то для российского рынка мы предлагаем модели SMR (Semirock или так называемый полускальный самосвал, отличительной особенностью которого являются особо укрепленный кузов прямоугольной формы, борта которого для большей прочности усилены стойками жесткости, приваренными при помощи непрерывной автоматизированной сварки) и SMRHP (полускальный самосвал с полукруглым кузовом Half Pipe, в конструкции которого применяются штампованные борта)», — поделился генеральный директор ООО «Джервази Восток» АЛЕССАНДРО ДЖЕРВАЗИ.



Тверьстроймаш

«Тверьстроймаш» поставил более 20 полуприцепов для Бежецкого опытно-экспериментального завода, производящего мобильные буровые комплексы. Помимо параметров технического задания клиент обозначил и такие условия: нужен

выносливый, надежный полуприцеп, который в любых условиях не подведет и будет недорогим в обслуживании.

Непростыми оказались и требования к конструкции. В частности, под одну буровую установку клиенту необходимо было представить модель с учетом нестандартного центра тяжести груза, на которой можно было бы смонтировать оборудование длиной 12,9 м, весом до 25 т и большой высоты. Также нужно было предусмотреть специальный крепеж на платформе, причем в доступных местах.

«В результате тесного сотрудничества с конструкторами клиента мы предложили решение с платформой длиной 9 750 мм. Ее проектирование вызвало больше всего трудностей, так как нужно было предусмотреть поэтапно возможности для крепления всех элементов оборудования: лонжеронов, кронштейнов и т. д. При этом все эти элементы расположены таким образом, что в смонтированном состоянии общая высота не выступает за пределы 4 метров. Гуськовая часть оборудована бортами — для транспортировки мелких частей оборудования. Свес прямой. Поскольку предполагается работа в сложных дорожных условиях, полуприцеп имеет повышенную проходимость (высота погрузки 1260 мм), установлены шины большого диаметра 385/65R22,5 — ошиновка односкатная. Подобрано оптимальное межосевое расстояние — 1550 мм», — сообщил заместитель генерального директора по продажам и сервису «Тверьстроймаш» АЛЕКСЕЙ ГОЛОВАЧ.

Для второй буровой установки инженеры создали платформу с грузоподъемностью 50 т, длиной 22 метра, другими особенностями конструкции. И к этой модели в комплекте произвели двухосную тележку весом 3 тонны для транспортировки груза с помощью трактора.



Качество, проверенное временем!

Уважаемые автолюбители!

Аккредитованная испытательная лаборатория филиала «Центральный» производит испытания самой высокой сложности нефтепродуктов для организаций и частных лиц.

Полный перечень услуг испытательной лаборатории нефтепродуктов (более 30 наименований) представлен на сайте www.fcknp.ru

Аттестат аккредитации № РОСС RU 0001.22 НХ 96.
Срок действия аттестата до 2015 года.

Адрес филиала «Центральный»: г. Красноярск, переулок Тихий, 1-«А»

80 92 95 98 ДТ ДТ
БЕЛО СЕРЫЕ



ОАО «КРАСНОЯРСКНЕФТЕПРОДУКТ»

Справки по тел.: 2-64-44-38, 2-64-36-54



+7 (351) 740-10-88

Дилерский отдел:
+7 (351) 211-37-57

CH2TO.RU

	МОБИЛЬНЫЕ ТОПЛИВОРАЗДАТОЧНЫЕ КОЛОНКИ И ФИЛЬТРЫ СЕПАРАТОРЫ - «ТАНКЕР 50»
	НАСОСЫ ДЛЯ ДИЗЕЛЬНОГО ТОПЛИВА «ТАНКЕР» 220В. - 80, 100 И 150 ЛИТРОВ В МИНУТУ
	НАСОСНЫЕ АГРЕГАТЫ - МОТОПОМПА «ТАНКЕР 049», АСВН, АНСВ, АСЦЛ, НМШ, АСЦН
	ТОПЛИВОРАЗДАТОЧНЫЕ МОДУЛИ - МОБИЛЬНЫЕ, КОНТЕЙНЕРНЫЕ И МОДУЛЬНЫЕ АЗС
	БЕЗОПЕРАТОРНЫЕ СИСТЕМЫ ОТПУСКА И УЧЕТА ТОПЛИВА - МОНТАЖ, ВНЕДРЕНИЕ И СЕРВИС





Grunwald

Калининградский завод-изготовитель полуприцепов Grunwald представил в России три ранее не выпускавшиеся модели. В частности, популярный в Европе кузов Half-pipe объемом 38 м³ на четырехосной платформе допустимой полной массой 54 тонны. В базовой комплектации полуприцеп оснащен осевыми агрегатами BPW в усиленном исполнении грузоподъемностью 9 тонн каждая и пневматической подвеской.

Еще одной новинкой стал танк-контейнеровоз, предназначенный для перевозки цистерн. В комплектацию включено оборудование для работы с жидкими грузами. Инженеры встроили в раму тубусы для хранения шлангов, сливной желоб и оснастили полуприцеп вспомогательной площадкой с настилом из перфорированного алюминия в задней части рамы. Кроме того, модуль можно использовать для перевозки стандартных контейнеров размерностью 20 футов.

Третья разработка Grunwald — открытый бортовой полуприцеп NORD-ALLROAD — специально изготовлен для эксплуатации в северных регионах, где помимо тяжелых климатических условий еще и отсутствует асфальтобетонное покрытие. В базовой комплектации полуприцеп оснащается откидными железными бортами и системой из 10 выдвигаемых коников с петлями, которая позволяет перевозить массивные трубы для нужд промышленности и добывающих компаний. Опционально на заводе готовы установить контейнерные замки для перевозки стандартных контейнеров размерностью 20, 30 и 40 футов или одновременно перевозить пару 20-футовых контейнеров. Модель стала первенцем масштабной разработки компании — серии полуприцепов на базе усиленной платформы. В нее войдет целый ряд модификаций, отличающихся техническими параметрами и комплектацией. Список доступных вариантов включает модификацию с контейнерными замками для транспортировки контейнеров, модификацию с кониками для транспортировки труб и других грузов, модификацию с железными бортами для транспортировки коммерческих грузов и строительных материалов, универсальную модификацию с полным набором опций. Полуприцеп также имеет модификации с различной высотой седельно-сцепного устройства равной 1150 мм, 1350 мм или 1480 мм.

«Специалисты компании Grunwald с высокой степенью ответственности перед перевозчиками подошли к разработке нового полуприцепа. Работа в северных регионах и доставка грузов по зимни-

кам таит в себе массу опасностей, в том числе и для жизни водителей, и техника не имеет права на отказ. Почти всегда работать приходится в тяжелейших условиях: короткий световой день, постоянные морозы до -50°C, узкие ледовые трассы с крутыми подъемами, множеством поворотов и редкими разъездами. В таких условиях невозможной оказывается аккуратная и бережливая эксплуатация.

Все это анализировалось, обдумывалось, учитывалось. К разработке были привлечены специалисты высокого уровня — немецкие конструктора одного из ведущих европейских бюро. Технические изыскания потребовали значительных временных затрат — разрабатывалась новая рама повышенной прочности, готовился целый список различных комплектаций. Без всяких сомнений можно отметить, что в данном проекте высокая прочность и надежность были возведены в ранг абсолютных приоритетов. Вторым по важности критерием успеха модели является универсальность, характерная для северных перевозок. Особенно важным считается возможность использовать один полуприцеп для транспортировки коммерческих грузов, бетонных строительных плит, промышленных труб и контейнеров разной размерности. Все эти возможности были заложены в проекте нового бортового полуприцепа и отражены во множестве доступных для заказа модификаций на базе одной общей платформы», — рассказал начальник отдела маркетинга Grunwald МИХАИЛ БАГИН.

Конструктора Grunwald также готовы модернизировать любую серийную модель под конкретные задачи по действующей программе Individual.



Грабовский автомобильный завод (ГРАЗ)

Конструкторы Грабовского автозавода впервые разработали аэродромный топливозаправщик с ОТТС, то есть разрешением самостоятельного передвижения по дорогам общего пользования. Модель, получившая индекс ТЗА-30, обладает самой большой цистерной в России для движения за пределами аэропортов. Заказчиком выступил аэропорт Челябинска, где сейчас техника успешно эксплуатируется.

«Машина предназначена для транспортировки, временного хранения и заправки воздушных судов авиатопливом с одновременной фильтрацией топлива, отделением механических примесей и добавлением противоводокристаллизационной жидкости (ПВКЖ). Изготавливается с учетом ФАП «Сертификация наземной авиационной техники», утвержденных приказом министра транспор-

та России от 20.02.2003 №19. ТЗА-30 приспособлен для эксплуатации во всех классах аэропортов при температуре воздуха от -40 °С до +40 °С и относительной влажности воздуха не более 95%.

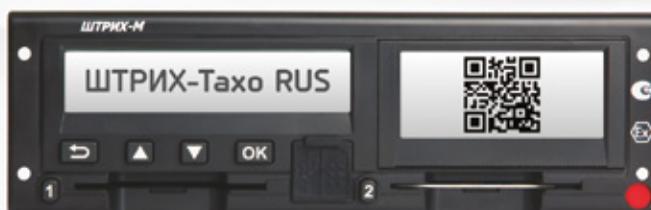
Одноотсечная цистерна изготовлена из высокопрочного алюминиевого сплава и оснащена указателем объема заполнения топливом, а также дренажным устройством с шаровым краном ДУ 50 для слива и шаровыми кранами ДУ 10 для отбора проб. Емкость оснащена системой ограничения налива, при достижении предельного уровня которой закрывается наполнительный донный клапан, отключается сторонний насос на пункте налива, подаются звуковой и световой сигналы. Производительность аэродромного топливозаправщика составляет до 1 000 литров в минуту через один рукав нижней заправки или 1 500 литров в минуту через два рукава нижней заправки, а также до 400 литров в минуту через заправочный пистолет методом верхней заправки. Наполнение цистерны осуществляется нижним наливом сторонним насосом. Перемешивание топлива в емкости происходит по принципу «на кольцо». Фильтр-водоотделитель типа HV – 2244 LW VA выполнен из нержавеющей стали, соответствует спецификации API 1581, обеспечивает фильтрацию авиатоплива не более 1...3 мкм. В соответствии с международными требованиями безопасности на технике установлено дистанционное управление типа «Deadman», а также система блокировки движения шасси», — объясняет руководитель группы рекламы и PR ООО «Торговая Компания «КОММАШ - ГРАЗ» НАТАЛЬЯ ЖИЛЯЕВА-ФОМИНА.

По ее словам, основной сложностью в реализации данного проекта была разработка конструкции, обеспечивающей беспрепятственное прохождение весового контроля на дорогах общего пользования и оптимальную нагрузку на оси полуприцепа-цистерны и тягача. Также инженерам пришлось поломать голову над снижением вибронагрузок на насосно-фильтрационную установку. Дело в том, что обычно это оборудование устанавливают между кабиной и цистерной. Но в ТЗА-30 ее вынесли за цистерну — в конец машины.



ШТРИХ-TaxoRUS

Больше, чем тахограф



МОНИТОР
ВСЕ ПОД КОНТРОЛЕМ

Скажите пароль «Грейдер»
и получите **скидку 2000 руб.** на тахограф!

Организатор акции - ООО «Монитор». Сроки действия акции до 30.06.15 г.
О правилах проведения акции, количестве призов, сроках, месте и порядке их получения можно узнать по телефону 8 800 333 95 75

Официальный дилер
тахографов ШТРИХ

г. Красноярск, ул. Дубенского, д. 4, оф. 417
т. (391) 208-28-11 ▶ www.monitorsystem.ru

**ЧКПЗ**

Челябинский кузнечно-прессовый завод создал модернизированную версию одной из своей моделей Hurltung в единственном экземпляре для работы на Кубе. Заказ на трал поступил от нефтяной сервисной компании. Среди задач было усиление рамы и подвески для передвижения по пересеченной местности в условиях бездорожья. Именно поэтому в новинке предусмотрели односкатную ошиновку. Также инженеры поработали над электроникой и тормозной системой. А так как до Кубы модель нужно было отправлять морем, то для удобства транспортировки предусмотрели укороченную до 7 м рабочую площадку. Грузоподъемность тяжеловоза составляет 26 тонн. Сотрудники ЧКПЗ даже установили своеобразный рекорд — полуприцеп изготовили всего за 10 дней вместо стандартных 20.

**РИАТ**

Специалисты компании освоили выпуск нового кузова на базе шасси грузового КамАЗа — «для перевозки и временного хранения взрывчатых материалов, взрывчатых веществ и опасных грузов по классификации ДОПОГ ЕХ/III». Фургон сделан из панелей типа «ППУ сэндвич» с внутренней обшивкой из нержавеющей листа толщиной 0,7 мм. Внутри установлена автоматическая система пожаротушения, светодиодное освещение во взрывозащищенном исполнении и система замков сейфового типа. Выхлопная система грузовика выведена вверх и дополнена искрогасителем. Топливный бак экранирован рифленным алюминиевым листом. Для совместной перевозки со средствами инициирования предусмотрен отсек для локализатора и локализатор взрыва «Фонтан 1-20К».

**Спецприцеп**

Необычный заказ получили в конце осени сотрудники ООО «Компания «СПЕЦПРИЦЕП». Клиенту требовался трал для перевозки свеклоуборочных комбайнов ROPA. Особенностью задания стала высота полуприцепа с грузом — она не должна превышать 4,5 метров. Инженеры три месяца корпели над решением и создали шестиосный комбайновоз грузоподъемностью 40 тонн. Специалистам удалось сконструировать модель так, что под нагрузкой погрузочная высота рабочей площадки (под колесными нишами) не превышает 500 мм, и это позволяет загруженной машине оставаться в заданных габаритных параметрах. Длина платформы этого трала составляет 16,65 м, ширина — 2,5 м. Для колес перевозимых комбайнов предусмотрели специальные ниши, а для транспортировки гусеничной техники конструкторы оснастили комбайновоз возможностью переднего заезда на платформу. Для снижения радиуса поворота трала три оси из шести имеют возможность принудительного управления, в том числе дистанционно при помощи радиопульта.

Напомним, под брендом Спецприцеп выпускаются десятки нестандартных разработок. Инженеры получили более 30 патентов на решения для полуприцепов и отдельных механизмов. Компания, в частности, является автором и первым в России производителем таких полуприцепов, как с механизмом быстрой сцепки-расцепки гусака, со сменными платформами по модульному принципу, с уникальной схемой сцепки полуприцепа с тягачами БелАЗ и CATERPILLAR, которые используются для доставки сверхтяжелых грузов на разрабатываемые карьеры. По секрету нам рассказали, что и сейчас разрабатывают новые уникальные решения.



Grünwald
полуприцепы

Горячая линия -
8 (800) 333 55 39

Звонок по России бесплатный

Челябинск

+7 (351) 223-72-25

Москва

+7 (495) 928 35 33

Санкт-Петербург

+7 (812) 924-17-55

Калининград

+7 (4012) 96-33-33

Краснодар

+7 (861) 244-55-70

НОВЫЙ БОРТОВОЙ ПОЛУПРИЦЕП

NORD - ALLROAD

2015 МОДЕЛЬНОГО ГОДА

Для северных регионов с тяжелыми климатическими и дорожными условиями.

Усиленная рама, адаптированная для эксплуатации в условиях бездорожья. Рессорная/пневматическая подвеска.

Усиленные оси BPW/SAF. Тормозная система с EBS WABCO.

Съемные железные борты и стойки. Система из 10 выдвижных коников с петлями под стяжные ремни для перевозки массивных труб. Опционно устанавливаются 12 контейнерных замков для транспортировки контейнеров типов 1x20 Ft, 1x30 Ft, 1x40 Ft, 2x20 Ft.

В стандартной комплектации с осями BPW устанавливается система телематики T-Control. Система отслеживает местонахождение полуприцепа, нагрузки на оси, скорость, пробег, работу тормозной системы.



ПОЛУПРИЦЕП
БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕН
В МОСКВЕ НА ВЫСТАВКЕ
СТТ 2-6 ИЮНЯ 2015



СТТ

www.grunwald.ru



СОВЕТЫ МЕХАНИКУ

Текст:
АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Обслуживаем карданный вал



Поездки по российским дорогам для грузовиков — то еще испытание. Грязь, грунтовка, выбоины, гололед и т. д. не идут на пользу узлам машин. Неаккуратное вождение и перегруз также ведут к поломкам. Одним из страдающих механизмов является карданный вал, который периодически требует балансировки и смазки.

«Карданные механизмы образуют карданную передачу, задача которой — передать крутящий момент от коробки передач ведущим мостам. Главный недостаток карданной передачи в том, что синхронность вращения валов уменьшается с увеличением угла между ними. Это приводит к пульсации угловой скорости, к вибрации агрегатов. Вибрация усиливает износ механических элементов (особенно страдают подшипники в редукторах и коробках), снижает уровень комфорта», — рассказывает директор компании «Сибирский кардан» СЕРГЕЙ БЕЛОУСОВ.

Если в процессе набора скорости грузовик явно вибрирует, то необходимо озаботиться, как минимум, балансировкой кардана. Выполнить эту процедуру самостоятельно под силу не всем, да и вопрос качества тут нужно ставить во главу угла. Так как неправильно отбалансированный кардан не устранил вибрацию, что ускорит разрушение других узлов.

«Свести к минимуму проявления вибрации можно, благодаря правильному ремонту и сборке карданных передач с последующей их балансировкой либо замене крестовин на ШРУСы (шарниры равных угловых скоростей). Но помните, что ШРУСовые карданные передачи, как правило, «одноразовые». К сожалению, даже некоторые новые отечественные и импортные автомобили требуют балансировки валов, так как при массовых производствах ОТК проверяет

партию, а не каждый отдельный кардан», — объясняет СЕРГЕЙ БЕЛОУСОВ.

По словам эксперта, не допустить появления вибрации в процессе эксплуатации грузовика или автобуса можно контрольным осмотром своими силами каждые полгода. Механикам рекомендуют проверить затяжку болтов фланцев и промпоры с помощью динамометрического ключа. Также нужно обратить внимание на крепление балансировочных пластин, наличие стопорных колец на всех подшипниках крестовин, состояние смазочного ниппеля на обслуживаемых крестовинах и уплотнений корпусов подшипников крестовин и шлицевой пары. Посмотрите на днища корпусов подшипников крестовин: если изменили форму или цвет, то это признак опасного нагрева.

Также проверьте крепление и состояние промпоры на промежуточных валах и карданных передачах, а именно, защитной крышки, уплотнения, кожуха и подшипника. При осевом люфте между отдельными деталями необходимо проверить затяжку стопорной гайки. Но для этой проверки необходимо демонтировать вал.

Воздухоохладители испарительного типа Ebercool



150

YEARS OF
INNOVATION
SINCE 1865

Eberspächer

**Вам требуются превосходные рабочие условия в жаркое время года?
Выбирайте Ebercool – эффективный автономный
воздухоохладитель от Eberspächer.**

Ebercool представляет собой современное экономичное техническое решение на водяной основе, которое просто устанавливается на крыше автомобиля и идеально работает во время движения и стоянок. Автономность системы, ее полная независимость от двигателя, позволяет экономить до 10% топлива и уменьшает вредное воздействие на окружающую среду. Благодаря Ebercool воздух в кабине водителя увлажняется и охлаждается до комфортной температуры, в том числе при выключенном двигателе. Ebercool устанавливается в кабине водителя или оператора спец. техники и коммерческого транспорта.



Преимущества:

- ✓ экологичность и безопасность, т.к. рабочая среда – вода;
- ✓ отсутствие компрессоров;
- ✓ низкое потребление тока;
- ✓ компактная конструкция, легкость монтажа;
- ✓ простота в обслуживании и эксплуатации;
- ✓ возможность работы во время стоянок (при открытых дверях и окнах);
- ✓ устойчивость к повышенным вибра нагрузкам и ударам;
- ✓ возможность работы в условиях повышенной запыленности;
- ✓ различные варианты исполнения для множества областей применения.



Обособленное подразделение

"Эберспехер - Сибирь"

ЗАО "Эберспехер климатические системы"

г. Новосибирск, ул. Н. Островского, 111

тел. +7 (383) 204-86-49

Обособленное подразделение

"Эберспехер - Восточная Сибирь"

ЗАО "Эберспехер климатические системы"

г. Красноярск, ул. Партизана Железняка, 22Г

тел. +7 (391) 228-71-82

Единая справочная 8-800-200-32-37 (звонок по России бесплатный)

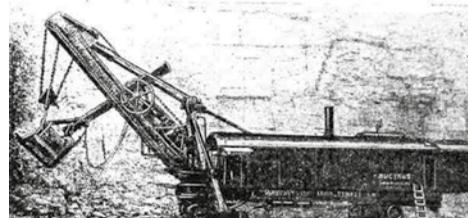
www.eberspaecher.ru www.eberspaecher-climate.ru



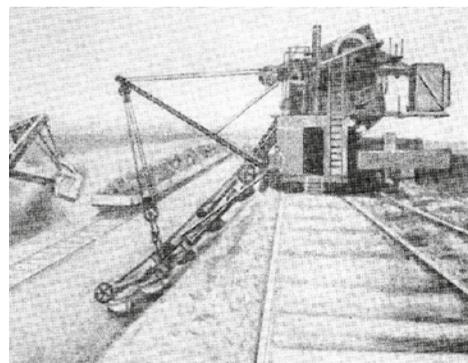
Текст: АРТЕМ ЩЕТНИКОВ

Первые отечественные экскаваторы

Гонка технических вооружений гражданского назначения между Советским Союзом и другими странами в середине прошлого века еще не была ярко выраженной. В основном мир по инерции после Второй мировой войны развивал военную промышленность. В гражданском секторе инженеры не особо торопились с развитием. Впрочем, и до этого времени те же экскаваторы в отечественной промышленности не пользовались такой популярностью, как сейчас. По простой, но дикой для сегодняшних времен причине: большинство землеройных работ производилось вручную с помощью обычных лопат. Ручными инструментами строили даже железную дорогу. В 1843 году царь-батюшка Николай I решил облагодетельствовать строителей и закупил у Америки четыре паровых экскаватора на рельсовом ходу. Но рабочий класс совершенствования не принял и передал через пять лет машины на стройку западносибирской магистрали. Там как раз руки строителей перестали справляться и экскаваторы пригодились по полной программе. А в 1854 году русские умельцы создали механизм с приводом от паровой машины для вычерпывания земли из забоев на одной из гор под Нижним Тагилом.



В 1843 году Николай I купил у США экскаваторы...

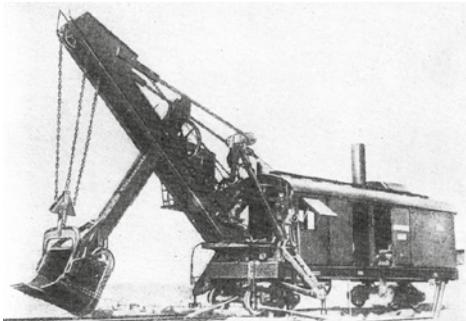


...и через 60 лет их начали производить у нас

По образу и подобию американских экскаваторов в России первые одноковшовые «землеройки» производить начали в 1902 году на Тверском экскаваторном (в то время Путиловском) заводе. Модель получила название «Путиловец». Работали новинки царского тяжелого машиностроения на прокладке железнодорожных путей. К поменявшему в стране весь ход истории 1917 году предприятие выпустило всего 35 машин со сменными ковшами (2,3 м³ для тяжелых грузов и 1,5 м³ — для легких). Попутно закупалась и иностранная техника.

Затем производство землеройных машин практически остановилось. Почти 10 лет в СССР восстанавливали парк старых американских экскаваторов. Этим занималось Бюро Земмашин при ВСНХ. И только в 1930-ом Совет министров дал указание организовать собственное производство. Проектно-техническая контора экскаваторостроения начала работу.

В апреле 1931 года в цехах ремонтного завода НКПС в городе Коврове, где до этого только ремонтировали экскаваторы на рельсовом ходу, построили свою версию 85-тонной «путиловской» машины с ковшом. Несмотря на недоработки, пер-



«Ковровец» собирали по образу «Путиловца»...



... и за два года собрали 177 экземпляров

венец отправился модернизировать железную дорогу в районе города Горький.

А на заводе меж тем принялись устранять ошибки, и в октябре представили второй экземпляр «Ковровца». За два года рабочие выпустили из цехов 177 экскаваторов.

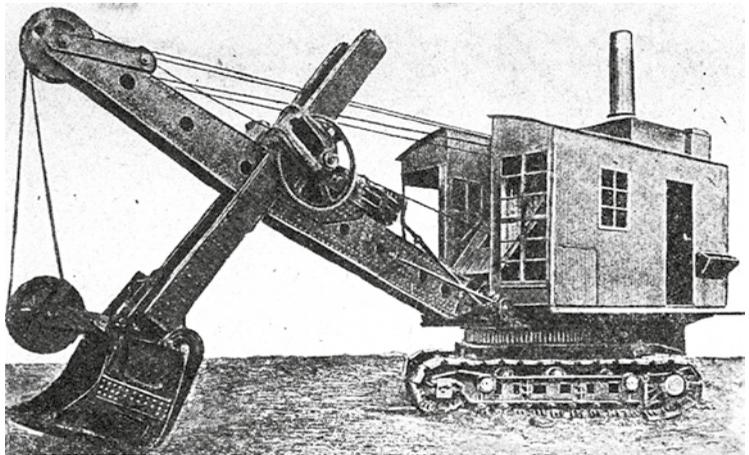
Для управления машиной требовались сразу две бригады.

При этом, в Союзе пока еще преобладала землеройная техника иностранного производства. К 1935 году на стройках были задействованы 1100 экскаваторов. И большая часть из них была «привязана» к железной дороге.

Первую отечественную полноповоротную модель на гусеничных движителях стал МШП-1,5, собранный на Воткинском машиностроительном заводе в 1932 году. Кроме гусениц у него было еще немало важное отличие от прочих советских «конкурентов» — стрела работала с несколькими видами рабочего оборудования: прямой лопатой, драглайном, краном и грейфером. Да и паровых двигателей у «Воткинца» было целых три. Главный отвечал за передвижение самой машины и работу лебедок. Поворотный и напорный — за работу ковша.



«Комсомолец» стал первым серийным экскаватором с ДВС



Первый гусеничный полуповоротный МШП-1,5 «Воткинец»

В том же году силами рабочих завода «Красный металлист» в Костроме появился и гусеничный полноповоротный экскаватор МПП-0,75. Он поддерживал работу уже с 10 типами сменного оборудования. Фактически модель могла выполнять функции бульдозера, подъемного крана, планировщика и скрепера. При этом «Костромич» проигрывал продукции Воткинского завода по мощностям двигателей (в конструкции их также было три).

В дальнейшем конструкцию модернизировали, и на свет появился полноповоротный гусеничный экскаватор МШДЭ-0,75, поддерживающий уже 11 видов сменного оборудования. Это прямая и обратная лопаты, струг, засыпатель, драглайн, грейфер, скребок, корчеватель, кран, копер и лопата для тоннельных работ.

Начало 1934 года ознаменовалось для Дмитровского завода новинкой — первым советским траншейным экскаватором МК-1 (многоковшовый канавокопатель). Использование машины позволяло укладывать трубы на глубину до 2,3 м. Впоследствии было изготовлено несколько разных его модификаций.

В 1934 году Ковровский завод разработал гусеничный экскаватор ППГ-1,5 с двумя основными паровыми двигателями и 15-метровой стрелой, который тут же стал основной рабочей машиной на строительстве ГУЛАГа и прочих мест под патронажем НКВД. Дело в том, что предприятие на два года перешло под контроль чекистов, и те воспользовались положением. С таким руководством рабочие завода умудрялись перевыполнять и без того неподъемный план. Экскаватор работал с тремя видами оборудования: прямой лопатой, драглайном и краном.

Примерно в это же время на московском предприятии «Машиностроитель» решают «скрестить» трактор Сталинского тракторного завода и собственный землеройный механизм. Модель, по-



1900–1940-е



В «Лазарь Каганович» или ЛК-0,5 устанавливали ДВС от тракторов

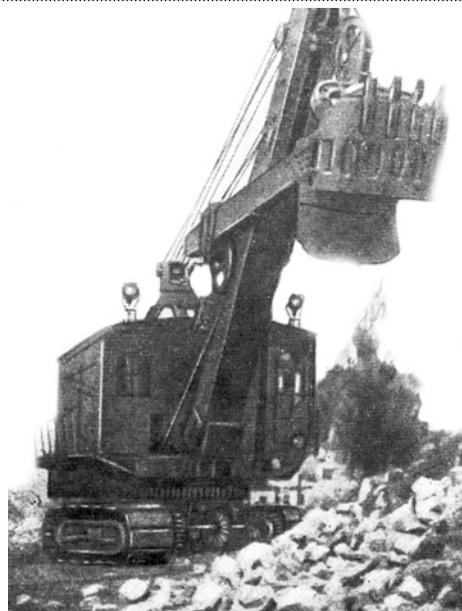
лучившая название «Комсомолец», стала первым массовым экскаватором с двигателем внутреннего сгорания (мощность 32 л. с.). Небольшой объем ковша — всего 0,35 м³ — позволил использовать машину в разных секторах народного хозяйства. А после модернизации, заключавшейся в применении напорного механизма, модель получила индекс М1-ДВ-0,35 и признание со стороны армии.

В 1936 году инженеры Ковровского завода построили гусеничный экскаватор «Лазарь Каганович» с ковшом объемом 0,5 м³, сокращенно — ЛК-0,5. Он был оснащен дизельным двигателем от трактора ЧТЗ-С60, спрятанным в металлический кузов, установленным на траках с 4 опорными катками. Модель снабжали 7 видами рабочего оборудования. А к 1940 году появилась обновленная версия ЛК-0,5-А. Количество видов рабочего оборудования сократилось до четырех, число опорных катков увеличилось до пяти, а двигатель был заменен на 65-сильный.

В том же году началась эра карьерных экскаваторов СССР. Уральский завод тяжелого машиностроения представил модель М-IV-Э. За его работу отвечали электромоторы, которые приводили в движение как саму машину, так и стрелу с единственным рабочим оборудованием — ковш емкостью 3 м³. Впрочем, можно было установить удлиненную стрелу, но ковш на ней уже был меньше — 2 м³.

В конце 1930-х годов на заводе «Машиностроитель» освоили выпуск новой модели ПГ-0,35. Поворотная платформа установлена на гусеничных движителях, а в качестве силовой установки использовался керосиновый двигатель мощностью 52 л. с.

Еще одну разработку на предприятии выпустили с использованием двигателя от ЧТЗ С-60. В полноповоротной гусеничной модели ПДГ-0,57, как и в ПГ-0,35, для управления экскаватором использовался главный трансмиссионный вал. Он был связан с реверсивным механизмом, который отвечает за поворот платформы.



Первый советский карьерный экскаватор М-IV-Э

Начало сегменту мобильных экскаваторов положили на Ленинградском машиностроительном заводе НКПС, где землеройную установку установили на шасси грузового ЯГ-6. Конструкция получила индекс ДА-0,25. Последняя цифра традиционно для того времени обозначала объем ковша. Механизмы экскаватора приводились в движение отдельным 40-сильным бензиновым двигателем. Как отмечают наши коллеги из TechStory.ru, «главный трансмиссионный вал передает движение реверсивному механизму, имеющему ленточные фрикционы внутреннего зацепления. Передний вал лебедки предназначен для тягового или напорного барабана, задний вал — для подъемного барабана. Лебедка подъема стрелы установлена на валу подъемного барабана и приводится в движение через червячную передачу от верхнего ходового механизма. Все вращающиеся валы снабжены шариковыми и роликовыми подшипниками».

Аналогичная конструкция была и у модели Д-0,25 производства Кунгурского завода. Только экскаватор был размещен не на шасси грузовика, а на рамных гусеницах многоопорного типа.

Параллельно на этом же предприятии выпустили модель ТР-0,25. Механизмы для копания грунта разместили на базе трактора ЧТЗ С-60. Чтобы груз в

1950-е



ППГ-1,5 активно использовали на ГУЛАГе

ковше стрелы не перевернул машину, на передней части трактора установили противовес.

После второй мировой войны в стране понемногу стали возобновлять выпуск экскаваторов. На Уралмаше вспомнили о чертежах, подготовленных еще в 1940 году. Тогда инженеры усовершенствовали модель М-IV-Э, но не успели запустить в производство. И вот в 1947 году, после очередных модернизаций с учетом последних на тот момент технических достижений, из цеха вышел СЭ-3. И хотя стандартный объем ковша был 3 м³, на советских карьерах машины эксплуатировали даже с пятикубовыми ковшами — настолько мощным был запас прочности.

В 1945 году на Ковровском заводе разработали дизельный экскаватор Д-107 с ковшом емкостью 0,5 м³. Правда, массово производить модель стали только два года спустя. Через некоторое время появились новые модификации — с дизельным двигателем мощностью 80 л. с. и электродвигателем мощностью 40 л. с., получившие индексы Э-505 и Э-504 соответственно. Производительность модели для того времени была очень хорошей до 100 м³ в час.

В 1947 году начался выпуск модернизированного экскаватора-канавокопателя ЭТ-351 для рытья траншей глубиной до 3,5 м.



Э-255 использовали как для строительства, так и для военных целей



Э-505А стал результатом многочисленных модернизаций старых моделей

В 1950 году в Стране Советов появился первый массовый экскаватор на пневмоколенном ходу — Э-255 с ковшом объемом 0,25 м³. Управление было рычажно-гидравлическим. Модель сразу приняли на службу в Советскую армию. Правда, позже 255-й перестал устраивать служивых. Даже несмотря на увеличение объема ковша до 0,35 м³ (со сменой индекса на Э-353). Причиной стала небольшая глубина копания — до 2,6 м.

1952 год стал весьма значимым для советского экскаваторного строения. Сотрудники отдела кранов и экскаваторов Всесоюзного Научно-Исследовательского Института строительного и дорожного машиностроения создали первую лопату с гидравлическим приводом. Правда, пока только на бумаге. В качестве базового шасси предусматривалось использование полноприводного ГАЗ-63 с укороченной на полметра рамой. Проект носил название Э-151, которое расшифровывалось достаточно просто: экскаватор с ковшом 0,15 м³ первой модели. Лопата могла быть как прямой, так и обратной. Высота и глубина копания достигали 2 м. Но несмотря на перспективную гидравлику в сравнении с другими экскаваторами эта модель проигрывала по всем параметрам, поэтому опытный образец для народного хозяйства так и не был построен. Зато новинкой заинтересовались в главвоенстрое Министерства Обороны СССР, и в 1953 год первый Э-151 увидел свет. Во время испытаний выяснилось, что машина мало приспособлена к реальным условиям работы, в частности, при копании твердых грунтов она попросту опрокидывалась. Поэтому инженеры в спешном порядке начали доработку.

В 1953 году инженеры Ковровского завода модернизировали свои ставшие популярными модели. В частности, вместо зависимого напорного механизма установили комбинированный, а также уширили гусеничный ход. Новые версии пустили в производство под индексами Э-505А и Э-504А.

В 1955 году Э-505А снабдили более емким ковшом — 0,65 м³ и запустили в серийное производство под индексом Э-651. В это

1950-е



Э-255 был первым экскаватором на пневмоколесном ходу



Э-305 на шасси грузовика ЯАЗ-214 долгое время использовали военные

же время конструкторы обратили свои взоры на незаслуженно забытый Э-505 и, оснастив его пневматикой, наладили выпуск под индексом Э-506.

В 1956 году сразу два завода — в Саранске и в Киеве — начинают выпускать доработанную версию Э-151. Вместо грузовика-коротыша решили задействовать тракторы МТЗ-Л5 и М5. Для установки землеройного оборудования у шасси увеличивали колеи.

В 1957 году инженеры наконец дорабатывают модель Э-353 и запускают в серийное производство под индексом Э-302. Двигатель мощностью 37 л. с. расположили вдоль кузова, управление сделали пневматическим. Объем ковша составлял 0,3 м³, вылет стрелы достигал 5 м. Немаловажным преимуществом был подключаемый передний привод, делавший экскаватор едва ли не вездеходом.

Через два года платформу 302-го установили на шасси грузовика ЯАЗ-214, что обрадовало военных. Правда, управление было уже пневмомеханическим, в отличие от прародительской модели. Новая мобильная землеройная модель пошла в производство под индексом Э-305.



Э-3 обладал большим запасом мощности

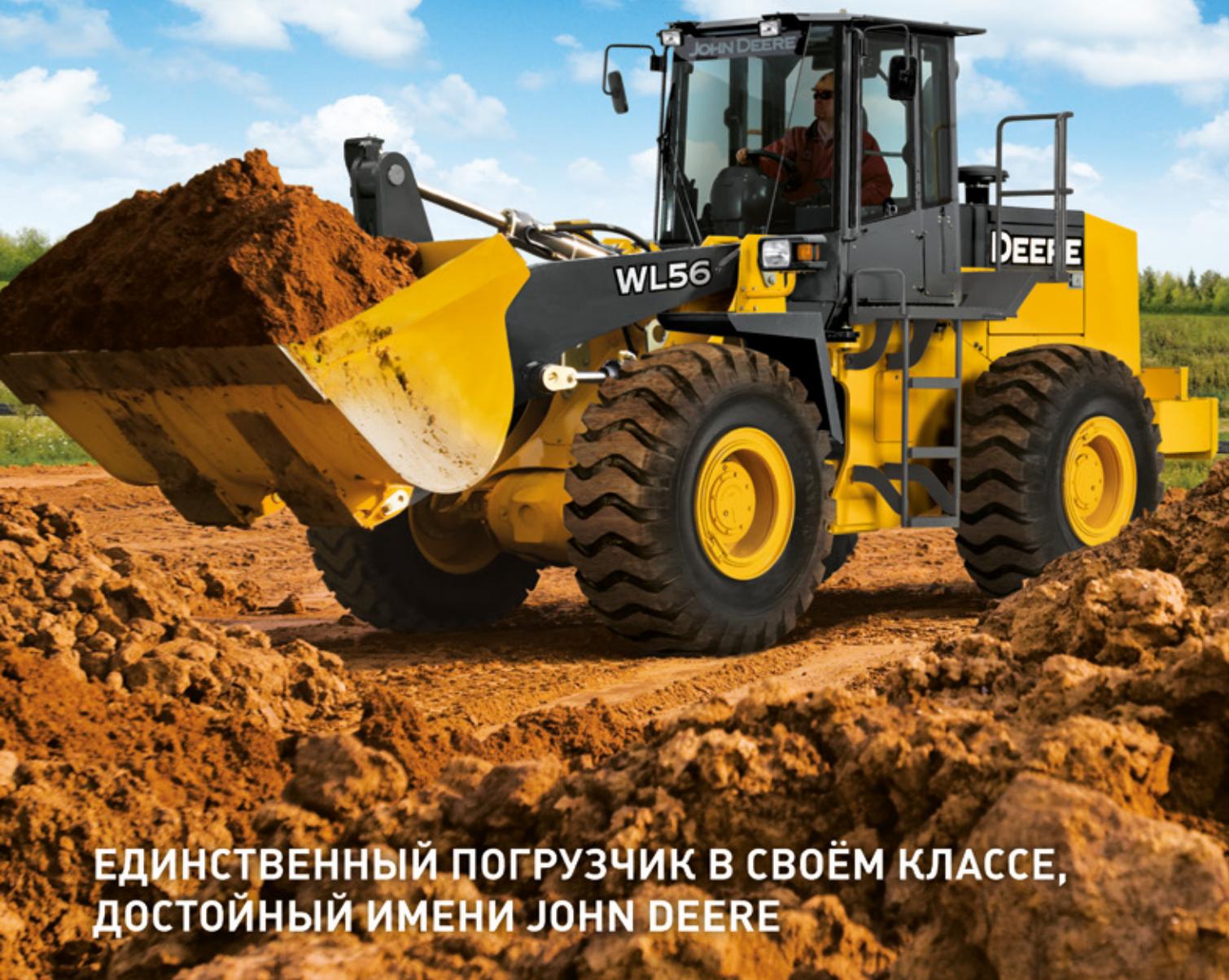


Э-151 часто опрокидывался уже при испытаниях

Примерно в это же время появился экскаватор Э-303 на гусеничном ходу с ковшом емкостью 0,3 м³ с пневморычажным управлением. Он, как и вариант с удлиненным ходом Э-304, был унифицирован с 302-й моделью. Но если 303 и 302 могли работать с прямой и обратной лопатами, то Э-304 оснащался только обратной.

р.с.

За время существования СССР отечественная промышленность выпустила сотни моделей экскаваторов. Некоторые из них до сих пор еще трудятся на просторах СНГ. Многие стали прародителями современных землеройных машин. Описать их все в одном номере журнала не представляется возможным. Если вам действительно интересна эта тема или вы готовы поделиться своими архивными фотографиями и информацией, то пишите в редакцию.



**ЕДИНСТВЕННЫЙ ПОГРУЗЧИК В СВОЁМ КЛАССЕ,
ДОСТОЙНЫЙ ИМЕНИ JOHN DEERE**

ТБ Тимбермаш Байкал



JOHN DEERE

Филиал в Красноярске:

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

Главный офис:

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

Филиалы:

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

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

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

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



Tmbk.ru

Deere.ru



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



27–30 мая 2015



Новосибирск

АВТОСИБ

Выставка запасных частей, автохимии, автоаксессуаров, оборудования и технического обслуживания автомобилей



ITE Сибирь
Россия, 633102, Новосибирск, ул. Станционная, 104
Тел.: +7 (383) 363-00-36, 363-00-63; autosib@sibfair.ru

www.AutoSibExpo.ru

РЕКЛАМА



ВЫСТАВКА ИНДУСТРИИ ТРАНСПОРТА, ТРАНСПОРТНОЙ И СКЛАДСКОЙ ЛОГИСТИКИ И ИНФРАСТРУКТУРЫ

TRANSSIBERIA

27–30 мая 2015

Новосибирск
место проведения: МВК «Новосибирск Экспоцентр»

www.sibtransexpo.ru

Организатор



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

Стратегический медиа партнер



При поддержке:



Министерство
транспорта
Российской
Федерации



Правительство
Новосибирской
области



Муниципальное
г. Новосибирск

РЕКЛАМА

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





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



г. Красноярск



ООО «Антекс»

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 «Антекс» 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 «Стаальност»

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 «Стаальност». 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.

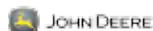
г. Омск

	<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, 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, 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, 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, 8 Т.: +7 (391) 241-08-67

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



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

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



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

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



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



Красноярск проезд Связистов, 15 Т.: +7(391)205-80-46
Назарово пр. Metallургов, 1м Т.: +7 (391) 202-55-99

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



Красноярск ул. Мечникова, 50 Т.: +7 (391) 290-38-28
Красноярск пр-т Котельникова, 16 Т.: +7 (391) 255-52-68
Красноярск ул. Цимлянская, 35Б Т.: +7 (391) 268-20-08

Новосибирск ул. Нижегородская, 268 Т.: +7 (383) 262-57-00
Иркутск ул. Сурнова, 22Н Т.: +7 (3952) 482-415
Братск ул. Комсомольская, 39А Т.: +7 (3953) 416-856



Красноярск ул. 60 лет Октября, 148 Т.: +7 (391) 223-55-66
Иркутск ул. Тракторная, 4 Т.: +7 (3952) 63-11-15

Барнаул ул. Попова, 202 Т.: +7 (3852) 72-22-11
Новосибирск ул. Толмачевская, 33в Т.: +7 (383) 303-17-25



Красноярск пр. Metallургов, 1м Т.: +7 (391) 254-05-31
Новосибирск ул. Станционная, 104 Т.: +7 (383) 230-56-98

Красноярск ул. Красноармейская, 8 Т.: +7 (3842) 49-05-72
Барнаул ул. Тракторная, 21 Т.: +7 (3852) 22-35-68



Красноярск ул. Затонская, 62, стр. 1 Т.: +7 (391) 220-99-44
Красноярск ул. Калинина, 84, оф. 205 Т.: +7 (391) 291-18-92
Красноярск ул. Павлова, 1 Т.: +7 (923) 300-61-20

Новосибирск ул. Приграничная, 5 Т.: +7 (383) 269-44-88
Иркутск ул. Челябинская, 25 Т.: +7 (3952) 508-175
Кемерово ул. Муромцева, 1 Т.: +7 (3842) 28-29-56



Красноярск Северное шоссе, 15Д Т.: +7 (391) 299-75-57
Иркутск ул. Байкальская, 277А Т.: +7 (3952) 28-96-96

Новосибирск Северный проезд, 22 Т.: +7 (383) 214-55-02
Кемерово пр. Кузнецкий, 127/6 Т.: +7 (3842) 376999

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



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... гидролинии на стреле
 для подключения

ДИЛЕР

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



Фронтальный погрузчик John Deere WL56

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

ДИЛЕР

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



КМУ Fassi F110 (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 «Клинцы» KC-55713-1K-4

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

ДИЛЕР

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

БУЛЬДОЗЕРЫ ЧЕТРА



на правах рекламы

5 ПРЕИМУЩЕСТВ БУЛЬДОЗЕРОВ ЧЕТРА



Надежность

Высокое качество сборки бульдозеров налажено в соответствии с международным стандартом ISO 9001:2008. Узлы и агрегаты, которыми комплектуются машины, выпущены под известными мировыми брендами.



Производительность

Оптимальные технические и эксплуатационные характеристики, высокая маневренность, автоматизация процессов управления движением и навесным оборудованием.



Мощь

Бульдозеры ЧЕТРА успешно зарекомендовали себя при выполнении любых по уровню сложности и условиям эксплуатации работ во всех отраслях промышленности.



Ремонтпригодность

Модульная конструкция всех узлов и систем бульдозера обеспечивает удобное техническое обслуживание.



Выгода

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

ООО «Карьерные машины»

660052, г. Красноярск, ул. Затонская, 62

тел./факс: (391) 201-61-42, e-mail: info@chetra-machinery.ru

Сделано в
РОССИИ



www.chetra.ru, www.chetra-im.com


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 Q5B6.7, 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



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



**АВТОТЕХ
ЭКСПО 2015**
дилеры запчасти сервис аксессуары

**22-26
ИЮЛЯ**

АГЕНТСТВО
Промышленные выставки



РОЗЫГРЫШ СЕРТИФИКАТОВ
ОТ АВТОДИЛЕРОВ



РОЗЫГРЫШ
ТОПЛИВНЫХ КАРТ



ВЫГОДНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ
ОТ АВТОСАЛОНОВ



БОЛЬШОЙ ВЫБОР
АВТОЗАПЧАСТЕЙ
И КОМПЛЕКТУЮЩИХ

IGR

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПАРТНЕР

www.arvd.ru

т. **(3812) 40-80-09**

г. Омск, пр. Королева, 20,
Выставочный парк

реклама

**НОЖИ НА ОТЕЧЕСТВЕННУЮ
И ИМПОРТНУЮ ДОРОЖНО-СТРОИТЕЛЬНУЮ ТЕХНИКУ**

**НИЗКИЕ
ЦЕНЫ,
СКИДКИ!**

ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

любые запчасти к бульдозерам ЧТЗ, автогрейдеру ДЗ-98



+7 (351) 215-47-27
+7 (351) 790-27-22

ООО ЧелДорТрак

rollik074@mail.ru
www.cheldortrak.tiu.ru

реклама



ГРУЗОВАЯ ТЕХНИКА



Самосвал John Deere 410E

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

ДИЛЕР

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



КамАЗ 4308 бортовой с двухрядной кабиной

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

ДИЛЕР

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



Седелный тягач КамАЗ-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

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

ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА



Самосвальный полуприцеп MEGA MNW3

Объем кузова..... 35 куб. м
 Собственный вес..... 8 400 кг
 Полная масса полуприцепа..... 38 500 кг
 Габаритная длина..... 10 200 мм
 Габаритная ширина..... 2 550 мм
 Габаритная высота..... 3 260 мм
 Высота ССУ..... 1 250 мм

ДИЛЕР

ООО «АвтоЭксперт»
 г. Москва, ул. Крылатская, 8
 т.: 8-906-699-71-79



Самосвальный прицеп MEGA MPT 003

Объем кузова..... 18 куб. м
 Собственный вес..... 6 850 кг
 Полная масса полуприцепа..... 27 500 кг
 Габаритная длина..... 8 700 мм
 Габаритная ширина..... 2 550 мм
 Габаритная высота..... 2 790 мм
 Высота дышла..... от 650 мм

ДИЛЕР

ООО «АвтоЭксперт»
 г. Москва, ул. Крылатская, 8
 т.: 8-906-699-71-79



Самосвальный полуприцеп MEGA MNW2

Объем кузова..... 29 куб. м
 Собственный вес..... 7 500 кг
 Полная масса полуприцепа..... 38 500 кг
 Габаритная длина..... 9 415 мм
 Габаритная ширина..... 2 550 мм
 Габаритная высота..... 2 970 мм
 Высота ССУ..... 1 250 мм

ДИЛЕР

ООО «АвтоЭксперт»
 г. Москва, ул. Крылатская, 8
 т.: 8-906-699-71-79



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



ОАО "Автоспецоборудование"

Разработка и производство оборудования для автосервиса



- автомобильные подъемники г/п от 1 до 60 т
- пуско-зарядные установки
- установки инфракрасной сушки
- металлическая мебель
- прессы
- гайковерты



ОАО "Автоспецоборудование" 180019, Россия, г.Псков, ул. Труда, 27
 тел/факс: (8112) 72-31-74, 79-30-90 e-mail: asopskov@asopskov.ru
 наш сайт: WWW.ASOPSKOV.RU

реклама



КРАСНОЯРСК-АВТОДИЗЕЛЬ-СЕРВИС



АВТОМОБИЛИ СПЕЦТЕХНИКА

- Гидроманипуляторы
- Крановые установки
- Переоборудование автомобилей



www.24avtodizel.ru



г. Красноярск, ул. Затонская, 36
 т. 8-391-265-52-37, 232-48-72
 e-mail: avdis@krasmail.ru

реклама



Информационно-рекламный журнал «Грейдер» № 3 (09) май-июнь 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](mailto: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, Елена Вашкевич

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, 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: 15.05.2015. Дата выхода: 19.05.2015

БИБЛИОТЕКА ДОРОЖНИКА



Получи электронную версию в течении 5 минут.

При поддержке журнала "Грейдер" мы запускаем библиотеку дорожника, где будем дарить подарки и отвечать на актуальные вопросы без воды. Только суть и экономия времени.

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 июля.

★★★★★ (391) 237 15 37 ★★★★★

Реклама Онлайн
реклама. онлайн. быстро.

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

Все виды рекламы.
Все регионы РФ и СНГ

Радар, Телевидение, Транспорт, Метро, Интернет, Наружка, Печатная СММ, ВЛ, Промо

ООО «Бюро Рекламной Компании «Ситалл» в Новосибирске, ул. Новосибирская, Дачный, 134, ОГРН 130416020201



ООО «ТК СРТ»

201-20-15, 253-69-09

(Красноярск)

8-913-496-1779

(Дудинка)

e-mail: sibrechtrans@yandex.ru

КУПИЛИ СПЕЦТЕХНИКУ И ДУМАЕТЕ, КАК ЕЕ ДОСТАВИТЬ? ИЛИ НУЖНО ПЕРЕВЕЗТИ ГРУЗ?

ВОСПОЛЬЗУЙТЕСЬ ВОДНЫМ ТРАНСПОРТОМ!

Компания «СибРечТранс» предлагает грузоперевозки навалного, тарно-штучного груза, контейнеров ИСО-20, ИСО-40, УК-5, УК-3 и спецтехники по реке Енисей в районы крайнего севера, в том числе в порт Игарка, Дудинка, Норильский промышленный район.

Также наши специалисты доставят грузы и спецтехнику в контейнерах и вагонах из Москвы, Санкт-Петербурга и других регионов России по железной дороге в Красноярск с дальнейшей отправкой по Енисею. У нас накоплен большой опыт отправки контейнерных грузов и спецтехники через Мурманск в зимнюю навигацию, а также перевозки автомобилей в порты Игарка и Дудинка.

ДЛЯ РЕШЕНИЯ ЗАДАЧ ПО ТРАНСПОРТИРОВКЕ КОМПАНИЯ «СИБРЕЧТРАНС» ОБЛАДАЕТ СОБСТВЕННЫМ ФЛОТОМ, В КОТОРЫЙ ВХОДЯТ:

- сухогрузные теплоходы «СТ-714» и «СТ-701» суммарной грузоподъемностью 1 400 тонн, оснащенные кранами;
- 4 буксира-толкача (суммарная мощность свыше 2 700 л. с);
- 10 барж-площадок для перевозки сухогрузов, универсальных контейнеров (суммарная грузоподъемность около 20 000 т);
- плавкран грузоподъемностью 5 тонн;
- вспомогательный флот.

ГРУЗОВОЙ ТЕРМИНАЛ РАСПОЛАГАЕТ ПРИЧАЛЬНОЙ СТЕНКОЙ, ПОРТАЛЬНЫМ КРАНОМ И СКЛАДСКИМИ ПЛОЩАДКАМИ (ОТКРЫТЫМИ И ЗАКРЫТЫМИ) ПОД ОХРАНОЙ

Быструю и надежную отправку обеспечивают:

- подъездные ЖД;
- выгодное местоположение относительно автомобильных и железнодорожных магистралей;
- непосредственная близость от федеральной трассы М53 (Москва — Иркутск) и ж/д контейнерного терминала ст. Базаиха;
- парк универсальных контейнеров (24 тонн);
- собственные автомобили-контейнеровозы.





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.