

ФОРМАТ СОЗИДАНИЯ

ВЕДУЩАЯ ВЫСТАВКА СТРОИТЕЛЬНОЙ ТЕХНИКИ И ТЕХНОЛОГИЙ В РОССИИ, ОФИЦИАЛЬНО ВОССОЕДИНИВШАЯСЯ С МИРОВЫМ БРЕНДОМ BAUMA, РАСШИРИЛА ВОЗМОЖНОСТИ ПРЕДПРИЯТИЙ РОССИЙСКОГО МАШИНОСТРОЕНИЯ ДЛЯ УКРЕПЛЕНИЯ КОНТАКТОВ С ПОТЕНЦИАЛЬНЫМИ ПОТРЕБИТЕЛЯМИ. ОДНАКО ЖЕЛАЮЩИХ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЗАМАНЧИВЫМ ПРЕДЛОЖЕНИЕМ СТАНОВИТСЯ ВСЕ МЕНЬШЕ. **ВЛАДИМИР САВЕЛЬЕВ, ОЛЕГ ПРОХОРОВ, ФОТО АВТОРОВ**

Когда подъезжаешь к «Крокус Экспо» в дни выставки «Строительная техника и технология», глаз привычно ищет лес крановых стрел, стрел подъемников, бетононасосов, буровых, ищет обилия ярких желтых пятен. Нынче же легко было не заметить крупнейшей в Восточной Европе выставки строительной техники bauma CTT Russia 2018, которая все более теряет и в размерах, и в престиже. Тому есть и экономические причины, и опа-

сения наших западных партнеров-участников попасть под репрессивный американский каток. В таких условиях было непросто даже не выбрать, а найти интересные новинки, но кое-что нашлось.

СТРОИТЬ ПОДАНО

Автокрановые заводы продолжают задавать тон в российском строительном машиностроении. Лидер отечественного краностроения — тандем Галичского

и Клинцовского автокрановых заводов порадовал гостей выставки целой гаммой новинок, в том числе клинцовскими автогидроподъемниками. Это направление можно считать вполне сформировавшимся. Председатель совета директоров Галичского и Клинцовского автокрановых заводов Олег Зеленский так и говорит: «Сегодня наша продукция диверсифицирована в четырех направлениях: краны, военная техника, краны-манипуляторы и автогидроподъемники, что является залогом нашего присутствия на рынке на многие годы».

Клинцовский завод представил два автогидроподъемника, и если в основе 36-метрового АГП-36-5К лежит автокран, то 18-метровый телескопический подъемник АГП-18-2К на шасси ГАЗ-33086 4x4 с двухрядной кабиной представляет собой принципиально новую разработку. Нижняя рама и опоры продуманы так, чтобы сохранить



вездеходные качества шасси. Трехсекционная стрела коробчатого сечения выполнена из высокопрочной стали и обеспечивает подъем рабочей платформы с 250 кг полезной нагрузки на высоту 18 м. По плану АГП-18 будет выпускаться на семи шасси: ГАЗ, FUSO, Isuzu, Hyundai, МАЗ, дорожный КАМАЗ и вездеходный КАМАЗ. Эти исполнения появятся в ближайшее время.

Возвращение на рынок марки «Ивановец» можно было бы назвать триумфальным, не будь оно столь тихим. После мощного управленческого кризиса предприятие перешло к новому составу собственников, в 2016 г. цеха ивановского завода возобновили работу, а в мае 2017 г. зарегистрировано новое юридическое лицо «Ивановский машиностроительный завод «Автокран» («ИМЗ «Автокран»). Под новым именем продолжили выпуск 16-, 25-, 35- и 40-тонных автокранов, запущенных в серию в предыдущие годы. Почти 80% производства приходится на 25-тонные краны. На выставку привезли два «Ивановца» АК-25 грузоподъемностью 25 тонн, крановые установки которых адаптированы к шасси Урал-4320 Next и МАЗ-6312С3 уровня Евро-5 — из-за долгого перерыва заводу приходится нагонять экологические нормы. В свое время «Автокран» сделал большой технологический задел, построив передовые цеха крановых стрел и сборки автокранов, которого хватит надолго. Представленные автокраны оснащены 4-секционными стрелами длиной 30,7 м оvoidного профиля с отличными грузовысотными характеристиками и современными комфортабельными кабинами.



Автокраны соответствуют требуемым нагрузкам на оси и могут свободно передвигаться по дорогам общего пользования. Уже в этом году завод планирует запуск кранов грузоподъемностью 32 и 50 тонн, причем 32-тонник — новая модель. В перспективе производство «городского» 16-тонного крана на короткобазном шасси. Предприятие восстанавливает сбытовую и сервисную сети. Сегодня в основных регионах действуют 27 дилерских организаций, сервисная сеть насчитывает уже 49 центров, и к концу года рассчитывают довести их число до 100. Извечная проблема ивановского «Автокрана» с запчастями решается через сервисные центры, на базе которых формируются склады запчастей.

Сегодня Туймазинский завод автобетоносмесителей, входящий в состав «КАМАЗ», — главный поставщик автобетоносмесителей (АБС) на российский рынок. С введением ограничений нагрузок на оси этот сегмент попал в сложное положение, так как у любого АБС была перегружена задняя колесная тележка, и единственным решением этой проблемы оставался существенный недогруз.

На выставке Туймазинский завод показал образец автобетоносмесителя 5814У7 на 4-осном шасси КАМАЗ-6540 8x4 Евро-5. Главная особенность этого АБС в том, что у него нет надрамника, все оборудование монтируется непосредственно на раму шасси, гидравлика АБС приводится от двигателя шасси мощностью 292 л. с., из них 69 сил отбирает привод барабана. Остается достаточно для неспешного движения по городу самого автомобиля полной массой 28 200 кг. Конструкция без над-



1. Автогидроподъемник АГП-18-2К.
2. Автокраны АК-25 «Ивановец».
3. Экскаватор-погрузчик Месалас TLB980.
4. Полноприводной автогрейдер SDLG G9220.
5. Экскаватор-погрузчик Gehl GBL 818.

рамника решает сразу две задачи: снижает собственную массу ТС и загрузочную высоту. Высокие АБС не могли захватить под старые, низкие растворные узлы, приходилось подрезать загрузочную воронку. При полной загрузке — не более 15 375 кг раствора — автомобиль соответствует разрешенным нагрузкам на оси. Снижение собственной массы достигнуто за счет не только надрамника, но и вместилища барабана по выходу готовой смеси — 7 м³. Раньше на 4-осные шасси ставили 9-кубовые барабаны.

Компания «Русбизнесавто», официальный дистрибьютор техники SDLG, представила полноприводной автогрейдер G9220 AWD, который после полутора лет разработок и испытаний запущен в серийное производ-



ство. В свое время компания Volvo CE прекратила производство автогрейдеров, и инженерно-конструкторскую документацию передали дочерней китайской компании SDLG, которая провела большую работу по локализации конструкторских решений Volvo. Автогрейдер SDLG только внешне похож на Volvo. Он построен полностью на китайской агрегатной базе, электронные системы автогрейдера упрощены, а цена его более чем вдвое ниже, чем на Volvo такой же мощности. SDLG G9220 AWD оснащен двигателем Deutz мощностью 224 л. с. и способен развить тяговое усилие 84 кН. Длительный срок разработки полноприводной модели связан с гидравлическим приводом передних колес, что представляет собой нетривиальную задачу, поскольку это контур высокого давления, и требовалось довести его параметры и надежность до приемлемого уровня.

Экскаваторы-погрузчики Mecalac компании «Ферронордик Машины» можно назвать главной интригой выставки. Что за компания Mecalac, откуда у нее экскаваторы-погрузчики, почему «Ферронордик» занимается техникой, не связанной с брендом Volvo? Начнем с последнего вопроса. Не так давно Volvo CE закрыла свой польский завод экскаваторов-погрузчиков. Но экскаватор-погрузчик — востребованный вид техники, важный для формирова-

ния полной линейки строительных машин. Чтобы заполнить лакуну, «Ферронордик» обратила взоры на других производителей, способных предложить аналогичный технический уровень. И... ей повезло: французская компания Mecalac как раз в это время вышла с предложением экскаваторов-погрузчиков высокого уровня, причем известных на рынке очень давно и пользующихся заслуженной популярностью, недаром получили распространение клоны этой техники, о которых чуть ниже.

Дело в том, что в начале

1. Кран-манипулятор DY S51966 с буровой навеской и кабиной крановщика.
2. Автобетоносмеситель ТЗА 5814У7.
3. Главная особенность дорожного седельного тягача «Урал» — удлиненная кабина со спальным полком.
4. «Газель Next» с двухрядной кабиной и самосвальным кузовом объемом 6,3 м³.
5. КАМАЗ-54909 с подключаемым передним гидростатическим приводом.
6. Углевоз на шасси КАМАЗ-65801 — новый продукт, созданный камским автогигантом в сотрудничестве с заводом «Бецема».



2000-х стремительно растущая американская корпорация Terex поглотила английскую компанию Ferguson Mechanic, которая выпускала экскаваторы-погрузчики Fergmes в Манчестере. Стоит заметить, что Ferguson Mechanic стояла у истоков популярного движения экскаваторов-погрузчиков и оспаривала приоритет его изобретения у JCB и Case. Terex перенесла производство в Ковентри, где возобновился выпуск экскаваторов-погрузчиков под брендом Terex-Fergmes, а также попутно тротуарных катков и думперов. Затем стремительно распадающаяся империя Terex закрыла завод в Ковентри, а сегодня им владеет Mecalac.

Компания Mecalac в начале 2000-х пыталась зайти на российский рынок со своими компактными машинами, совмещающими функции экскаватора и погрузчика — машинами оригинальными, интересными, но дорогими и сложными в управлении. В общем, не получилось. Теперь, возможно, получится с экскаваторами-погрузчиками. Представили три модели, традиционно составляющие линейку Fergmes. Младшая TLB870 с разновеликими колесами на передней и задней осях — прекрасная машина для коммунальных служб. Она оснащена двигателем Perkins мощностью 95 л. с. экологического уровня Stage IIIA и простой механической коробкой передач. Фронтальное и экскаваторное оборудование полностью унаследованы у Fergmes. Старшая модель TLB990 с колесами одного размера на обеих осях предлагает мощность 95 л. с., полуавтоматическую коробку power shift, трехрежимное рулевое управление и обновленное экскаваторное оборудование. Средняя TLB980 — компромисс между младшей и старшей: двигатель мощностью 101 л. с., обновленное экскаваторное оборудование и разновеликие колеса. Все модели получили новую стильную кабину.

Теперь о клонах Fergmes. Их с большим успехом выпускает совместное предприятие «РМ-Терекс» в Твери. Изначально собирали из машинокомплектов, поступающих из Индии, сегодня производство в большой степени локализовано. На выставке на стендах компаний Manitou и «Техстройконтракт» представляли новинку сезона — экскава-

тора-погрузчика. Их с большим успехом выпускает совместное предприятие «РМ-Терекс» в Твери. Изначально собирали из машинокомплектов, поступающих из Индии, сегодня производство в большой степени локализовано. На выставке на стендах компаний Manitou и «Техстройконтракт» представляли новинку сезона — экскава-

ПРЕИМУЩЕСТВА КМУ DY SS1966

- Отрицательный угол наклона стрелы 17°.
- Двухконтурная гидравлическая система: отдельные клапаны для бурения и подъема груза.
- Усиленная конструкция колонны и стрелы для бурения.
- Крепление для навесного оборудования выполнено на заводе-изготовителе для сохранения гарантийных обязательств.
- Не требует специальной доработки стрелы для установки бурового оборудования.



4

торы-погрузчики Gehl GBL818S, партия которых в количестве шесть единиц в мае прибыла из Индии с завода Manitou Group в Грейтер Нойда недалеко от Дели. До конца года планируют довести число ввезенных машин до 200. Gehl GBL818S представляет собой младшую модель линейки Fermec с разновеликими колесами, двигателем Perkins мощностью 93 л. с. и шестеренным насосом привода рабочего оборудования. Рабочее оборудование, как и кабина, унаследованы у оригинала. Есть варианты с телескопической и моноблочной экскаваторной рукоятью.

Компания «МРО «ТЕХИНКОМ» предложила вниманию гостей выставки значительно модифицированную модель тросового крана-манипулятора DY SS1966 на шасси КАМАЗ-43118. Прежде всего, кран получил отрицательный наклон стрелы, что позволяет использовать его с буровой навеской. Два гидроцилиндра подъема стрелы вместо одного обеспечат более плавный подъем и опускание стрелы, что хорошо для работы с буровым оборудованием. Теперь вся гидравлика и крепеж для оборудования надстройки устанавливаются в заводских условиях и покрываются гарантией DY, а не в кустарных условиях с потерей гарантии.

Второе новшество — кабина крановщика. Изготовлена она по спецзаказу «ТЕХИНКОМ», так как в Южной Корее нет такой необходимости, для изучения спроса на этот аксессуар. Кабина откидывается назад в транспортное положение для соответствия габариту по высоте 4 м. Механизм гидравлический, поэтому кабину, как и дополнительное оснащение



5



6

для бурового оборудования, нужно будет заказывать сразу — все монтируется в заводских условиях.

НОВОБРАНЦЫ АВТОСЛУЖБЫ

Экспозиция автомобильной строительной техники на фоне прежних лет была не особо богата: на выставочной площадке можно было увидеть заводские стенды лишь российских, белорусских и китайских производителей.

«КАМАЗ» представил пять моделей: самосвал-углевоз на шасси КАМАЗ-65801, самосвал КАМАЗ-6520 с обновленной кабиной, автобетоносмеситель 5814Y7 на шасси КАМАЗ-6540, бортовой автомобиль с КМУ Palfinger PK 13501 SLD на шасси

16+



Выгодное решение
Ваших задач

ТЕХИНКОМ
ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР В РОССИИ

+7 (495) 974-37-47

<https://dy-rus.ru>
г. Москва, ул. Расплетина, д. 5



1



2



3



4

1. Среднетоннажник «Газон Next» с увеличенной колесной базой.
2. JAC N-75 с самосвальным кузовом производства «Чайка-Сервис».
3. Магистральный Shachman SX 41884 с кабиной Х3000 и двигателем на метане.
4. Седельный тягач MAZ-643028.
5. Самосвальный полуприцеп ЧМЗАП 9520-0000022 PS5B получил оси Jost с дисковыми тормозами.

КАМАЗ-5325 и седельный тягач КАМАЗ-54909 с подключаемым передним гидростатическим приводом. Наибольший интерес у гостей вызвал углевоз на шасси КАМАЗ-65801 — новый продукт, созданный камским автогигантом в сотрудничестве с компанией «Бецема». Представленная на выставке модель кардинально отличается от предшественников благодаря новейшему шасси -65801 и 28-кубовому кузову, изготовленному из высокопрочной износостойкой стали марки Quard 450 (НЛМК).

Автозавод «Урал» представил две модели из семейства дорожных грузовиков капотной компоновки с колесной формулой 6x4: самосвал с 10-кубовым кузовом и седельный тягач. Главная особенность седельного тягача — удлиненная трехдверная кабина со спальным полком. Нагрузка на седельно-сцепное устройство 16,8 тонны, полная масса автопоезда — 62 тонны.

Коробка передач обеих машин снабжена тросовым приводом с миниатюрным рычагом на приборной панели.

Горьковский автозавод привез в Москву новую модификацию среднетоннажника «Газон Next» с увеличенной колесной базой. Машина оснащена тросовым краном грузоподъемностью 3,2 тонны и бортовой платформой. В паре с «Газоном» демонстрировалась «Газель Next» с двухрядной кабиной и самосвальным кузовом объемом 6,3 м³.

Минский автозавод показал трехосный седельный тягач MAZ-643028 и автосамосвал MAZ-650126 с 15-кубовым кузовом. Новость в том, что обе машины оснащены китайскими дизелями Weichai WP12.430 и WP7.300 мощностью 430 и 299 л. с. соответственно.

Есть информация, что означенные силовые агрегаты планируют собирать в Белоруссии.

Среди компаний из Китая самую представительную экспозицию подготовил бренд JAC. В числе представленных новинок специализированный подвижной состав на шасси JAC N-56 (КМУ Palfinger P180T), JAC N-75 (самосвальная платформа производства «Чайка-Сервис»), JAC N-120 (КМУ Unic URV-374).

Компания Shachman совместно с российским дилером «ИстЛайнСеверн» представила двухосный магистральный тягач SX 41884 с кабиной Х3000 и двигателем на метане. Газовые баллоны из композитных материалов размещены за кабиной и с внешней стороны рамы.

УВЕЗУТ ТЯЖЕЛОЕ

Ассоциирующийся у многих исключительно с тяжелой тематикой завод «Уралавтоприцеп» демонстрировал самосвальный полуприцеп ЧМЗАП 9520-0000022 PS5B. Его основное отличие от серийных аналогов — применение осей Jost с дисковыми тормозами и пневмоподвеской DLS. В осях Jost (прежнее название DCA Airmaster) внутренняя полость балки используется в качестве воздушного ресивера. Уменьшение количества компонентов пневмосистемы позволяет снизить снаряженную массу трехосника примерно на 100 кг. Другим резервом оптимизации грузоподъемности



5

является рама — ее изготавливают из износостойких и при этом легких отечественных сталей Guard (НЛМК) и Magstrong (ММК). Кузов объемом 31 м³ изготовлен из шведской стали Hardox 450, толщина стенки 4 мм, днища — 5 мм.

Новгородское предприятие «Meusburger Новтрак» продолжает совершенствовать свою прицепную технику. Отвечая насущным потребностям перевозчиков везти больше, не нарушая законодательство, компания предлагает варианты тяжелых тралов с разнесенными осями. Например, расстояние между осями низкорамного полуприцепа TP-368AZ составляет 2510+2510 мм. Это сделано для того, чтобы при грузоподъемности 40 тонн не превышать допустимых осевых нагрузок. Вторая модель от «Meusburger Новтрак» — это низкорамный трал TP-345, способный перевезти до 30 тонн разнообразного груза, как негабаритного, так и помещенного в контейнеры. Снаряженная масса трала невелика, всего 7780 кг, межосевое расстояние 2510 мм.

НПО «Нефтегазовое машиностроение и специальное автомобилестроение» (бренд GT7) представило два полуприцепа-емкости: под бензин и сухие смеси. Две эти разные модели объединяет один технический момент — оси собственного производства. По информации от завода, их осевой агрегат позволит на 30% снизить стоимость владения транспортным средством при полном сохранении всех преимуществ изделий известных марок.

Минский автозавод представил две актуальные модели прицепной техники. Под нужды российских перевозчиков трехосный прицеп МАЗ-856102 был модернизирован и получил возможность задней разгрузки. Снизив высоту дышла, конструкторы обеспечили столько свободного пространства, сколько нужно кузову тягача в поднятом положении — без риска повредить сцепное устройство. Усовершенствованное исполнение прицепа имеет обозначение МАЗ-856102-020.

Продолжая строительную тематику, белорусский производитель запустил в серию полуприцеп МАЗ-953003-030-010 с 30-кубо-



вым кузовом. Днище самосвальной платформы изготовлено из стали Hardox, а в качестве материала для боковин используется низколегированный металл. При собственном весе 8050 кг грузоподъемность полуприцепа составляет 30 950 кг. В базовой версии высота борта не превышает 1657 мм. Опорные устройства МАЗа производства Наасон или Jost, а гидравлика — Binotto или Huvva.

Уже ставший российским производителем Koegeel продемонстрировал сделанный в Подмоскovie самосвальный полуприцеп. Выпускают их в разных комбинациях толщин самосвальной платформы и бортов. Ванна кузова доступна с толщиной стали Hardox в 4, 5 или 6 мм, а борта смогут изготовить из стали Domex с толщиной 3, 4 или 5 мм.

Компания Kaessbohrer представила 16,5-метровый

шторный полуприцеп K.SCX XXL/125-12/27. Модель имеет ряд достоинств. К примеру, профиль крыши, выполненный из алюминиевого сплава, достаточно массивен, чтобы сохранить работоспособность перемещаемой части даже при не очень ровной площадке под полуприцепом.

Вдоль пола на внешней раме имеется фирменная система крепления груза K-fix. Уже в базе полуприцеп оснащают алюминиевыми досками обрешетки кузова, они легче деревянных и не подвержены коррозии.

Стоит такая модель от 42 тыс. евро и, по информации производителя, всегда присутствует на складе.

В этом году, по информации организаторов, выставку bauma CTT посетили около 20 тыс. человек, свою продукцию показали чуть меньше 600 экспонентов из 30 стран. Объявлена следующая выставка bauma CTT Russia, которая случится через год на этом же месте, в это же время. Судя по тенденции усушки, она уместится в одном павильоне. Может, выставку спас бы переход на периодичность раз в два, а то и в три года, но, судя по полному лукавого самовосхваления официальному пост-релизу bauma CTT Russia 2018, такой вариант спасения не рассматривается.

6. Низкорамный трал TP-345, способный перевезти до 30 тонн разнообразного груза, как негабаритного, так и помещенного в контейнер.

7. 16,5-метровый шторный полуприцеп Kaessbohrer K.SCX XXL/125-12/27.

8. Прицеп-самосвал МАЗ-856102 получил возможность задней разгрузки.

