

ВЫСТАВКИ



Scania Hagen G500 B8x4HZ CJ17L (G8X400)

БЦМ-59.5 (мод. 65392E) красногорского завода «Бецема». Максимально допустимая полная масса машины составляет 41 т, а в составе автопоезда полная масса достигает уже 80 т. На дорогах общего пользования эти значения соответственно составляют 32 и 40 т. На конкурсе «Инновации в строительной технике в России», который впервые прошёл в 2019 году, жюри присудило ему премию в номинации «Самосвал года». Но сколько частных его купит?

Второй вариант. Компанию ему в разных уголках выставочной площадки перед третьим павильоном составляли Mercedes-Benz Arocs 4145 («Испытано в Сибири!» – гордо докладывала надпись на ветровом стекле), Volvo FMX 420 с кузовом для скрапа и парочка майнинговых «сканий» для карьерных работ: Scania

Hagen G500 B8x4HZ CJ17L (G8X400) и Scania Odín M P440 XT CB8x4EHZ CJ17L (G8X400) с углевозным кузовом «Бецема» из износостойкой стали НЛМК.

МНОГООСНЫЙ ДЕСЕРТ

Но что значат все эти самосвалы и краны с неперевариваемыми индексами по сравнению с экземплярами стоимостью под миллион долларов? Их мы оставили на закуску.

Фирменный немецкий Putzmeister M56-5 с высотой подачи бетонной смеси до 55,1 м на здоровенном шасси Volvo FMX 10x4 наглядно показывает интерес концернов к российскому рынку и наоборот, интерес рынка к невероятным гигантам. Развернуть стрелу на 40 м «в парус» при ветре в 5 м/с было для экспонента неслыханным удовольствием (фото на заставке).

Ещё более удивило появление Everdigm 40CX-5 с 39-метровой стре-

63. Две передние оси у него управляемые, а в 4-осной задней тележке ещё один сюрприз: две центральные оси (4 и 5) с двухскатной ошиновкой ведущие, а две крайние (3 и 6) с односкатной ошиновкой подруливающие, и весит такой агрегат 42,6 т!

Шасси Daewoo поставили посетителей в тупик. Все были уверены, что такой марки уже нет. Но ценник возвращал в чувство: эта марка есть и просят за него, как за целый автопарк КАМАЗов, и строительный сектор уже готов на него не поспуститься! Мы вас предупредили: в ближайшие 5 лет грядёт ПОЛНОЕ перевооружение автопарка.



Самосвал Scania Odín M P440 XT CB8x4EHZ CJ17L (G8X400)

лой на диковинном для России шасси Daewoo 8x4 серии Novus SE. Вторая управляемая ось выполнена подъёмной и отнесена к задней ведущей тележке! Но больше всего впечатлил 6-осный Daewoo Novus SE с 62-метровым корейским бетононасосом КСР

ШИРОКАЯ ЛОКАЛИЗАЦИЯ ДЛЯ УЗКИХ ЦЕЛЕЙ

Типаж не терпит пустоты. Уход с рынка зилевских «Бычков» и «Валдаев» не остался незамеченным китайской компанией JAC. Если в прошлом году упор ставился на модели



Mercedes-Benz Arocs 4145



Металловоз Volvo FMX 420 6x4

JAC N75 (не совсем понятно, почему она не пошла в широкие массы), то теперь предложение расширено за счёт среднетоннажных моделей JAC N56 с тентованным кузовом нижегородского завода «СпецМобиль» и серий N721, которая на российском рынке поделена на два модельных ряда: JAC N80 и JAC N120 (число означает округлённую полную массу в центнерах). В этом ряду отметился 3,5-тонный городской самосвал JAC N80 мод. 6046JZ с платформой завода «Чайка-Сервис» и 156-сильным мотором Cummins ISF 3.8 (Euro 5, 156 л.с.).



Бетононасос КСР 63 на шасси Daewoo Novus SE12x4

Камские автостроители не очень афишируют свои работы по созданию бюджетных решений. Но внимательный посетитель выставки их разглядел! На уличной экспозиции стояла необычная по сегодняшним меркам версия самосвала на шасси КАМАЗ-6520-020-00. В этом «привете из прошлого» бросилась в глаза стальная облицовка радиатора и стеклянная оптика старого образца в бампере. Такие активно применяли в период 2004–2006 гг., когда двигатель классического 740-го семей-

ства начал использоваться с 16-ступенчатой КП ZF. Эта коробочка удачно подходит под возросший крутящий момент двигателей КАМАЗ-740 после модернизации. Дневная кабина увеличенного объёма (с высокой крышей) имеет бюджетное исполнение: вместо пневмоподвески установлена пружинно-рессорная.

Только на второй день выставки из листовки выяснилось, что это пример капитального ремонта от самого производителя, вернее от его придворного завода «Ремдизель»!



Самосвал JAC N80 мод. 6046JZ завода «Чайка-Сервис»



JAC N80 (N721) мод. 47882H 000 «Автомеханический завод» с автогидроподъёмником Palfinger P180T

ЗАСТАРЕЛОЕ ПРИЗНАНИЕ В ЛЮБОВИ

На своём стенде «КАМАЗ» окончательно избавился от классической линейки (К3) и настойчиво продвигает поколение К4 (см. «ГП» № 7, 2019 г., с. 14). Усилия уже дают о себе знать не столько спросом, сколько

предложением. Но не все потребители готовы переплачивать за прогресс более полумиллиона рублей за самосвал нового поколения с новой кабиной, поскольку это увеличивает сроки окупаемости, тяготы по лизингу и может поставить подрядный бизнес на грань выживания.



Бетононасос Everdigm 40CX-5 на шасси Daewoo Novus SE8x4

ВЫСТАВКИ



JAC N120 (N721) мод. 47161F «Нижегородского автомеханического завода» с КМУ Unic V370

Этот КАМАЗ послужил недостающим пазлом в картине выставки и встал на своё место! Мы впервые наблюдаем, как завод открыто признался, что готов делать конверсии ради своего потребителя!

КАММИНЗЫ, ПРИГОДНЫЕ ДЛЯ ДЕЛА

На стенде ПАО «КАМАЗ» была представлена гамма двигателей преимущественно линейкой Cummins. Прикол в том, что, освоив 6,7-литровое семейство двигателей ISB6.7, на СП «КАММИНЗ-КАМА» буквально утонули в пожеланиях потребителей и начали наращивать литровую мощность. Потребители не могли нарадоваться: тихий, мягкий, экономичный, не вибрирует... Роковой момент наступил, когда после 70–80 тыс. км пробега моторы словно лошади были загнаны нещадной эксплуатацией с гигантским перегрузом на тяжёлых работах. В какой-то момент возникло недопонимание с обеих сторон с непереводаемыми идиоматическими оборотами. К этому времени уже началось освоение 4,5-литровых моторов. Они должны восполнить нужды в промышленных дизелях, в том числе для спецтехники и аграрных машин, но у него и так конкурентов было достаточно (ЯМЗ-534 и ММЗ Д-245). Завод был загружен планами и руководство изыскивало варианты



для освоения более тяжёлой серии дизелей.

Тут надо понимать, как устроен бизнес Cummins: в компании есть чёткая региональная локализация по выпуску гаммы моторов во всём мире. А тут «этим русским» ещё срочно приспичило иметь третий мотор



Цементовоз модели GT7 М-34

**Капитальный ремонт от «Ремдизеля»:
КАМАЗ-6520-020-00**

сказать: в России до этого не было моторов в диапазоне от 7 до 11 литров! В 2019 году появилось много локализованных компонентов российского производства. Среди них не только примитивные кронштейны пневмокомпрессора, скобы генератора или жгуты электропроводки, но уже поршни, пальцы, форсунки.

Новый 12-литровый форсированный дизель КАМАЗ-920.13-750, разработанный совместно с компанией Liebherr (отчего обе компании испытывают ревность друг к другу) на стенде был представлен в 749-сильной версии с двухступенчатой системой турбонаддува. Новое семейство двигателей оказалось настолько удачным по конструкторским наработкам, что его уже прочат в качестве замены тулаевским дизелям.

ПРИЦЕПНАЯ КОНВЕРСИЯ

Прицепная техника, экспонируемая в 2019 году, в прямом смысле слова, пересчитана на пальцах одной руки... В своей основной массе, это



JAC N80 (N721) мод. 47881F 000 «Автомеханический завод» с КМУ Unic V350 BU3JC3