

# Когда ни высота, ни грязь не помеха...

Практически любая выставка с участием «Автомеханического завода» для приверженцев его продукции – просто кладезь полезной информации в целом и парад новых моделей в частности. Не обошлась без премьер и нынешняя «СТТ-2014», где на стенде компании красовались автомобили совершенно разной направленности и на различных шасси. Причём в этот раз привлекали внимание не столь революционные идеи, сколь переосмысление тех или иных приоритетов.

## АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Не могу не отметить, что теперь не только технику, но и сам стенд заводчане стараются разнообразить, создав композицию: бухта с кабелем на крюке у бортового Fuso FE85DJ с КМУ UNIC 370 выглядела среди экспонатов столь неожиданно, что неизменно привлекала внимание к этому автомобилю.

Кстати, установки КМУ на различные шасси сейчас очень популярны. Так что присутствие на выставке очередной модели от «Автомеханического завода» – вполне логичное явление. Применение стрелы с рабочим вылетом 7510 мм позволило не просто создать автомобиль с внушительной бортовой платформой, длиной 6200 мм, но и обеспечить

его загрузку в условиях ограниченного пространства. Например, когда погрузка возможна только со стороны кормы. Способности автомобиля расширяет тот факт, что благодаря возможности опускать крюк на 8700 мм ниже уровня земли, КМУ может использоваться при работе на эстакадах или на такой востребованной нынче работе, как установка бетонных колец.

## БОНУС ДЛЯ ВЕРХОЛАЗОВ

Начать, пожалуй, стоит с автогидроподъёмника АМЗ 37192Н на шасси полноприводного ГАЗ-33081 «Садко». Понятно, что «Автомеханический завод» твёрдо хранит приверженность марке Isoli, поэтому выбор в качестве подъёмника модели РТ 200R вполне логичен.



АМЗ 37192Н на шасси ГАЗ 33081



Установка оснащена двумя пультами управления: внизу – на колонне и сверху – непосредственно на рабочей платформе



На платформе предусмотрена розетка на 220 В, позволяющая подключать любое необходимое электрооборудование

### Техническая характеристика автомобиля на шасси Fuso FE85DJ

Модификация	UR-V374
Максимальная грузоподъёмность, кг	3030
Грузовой момент, т-м	8,2
Максимальная высота крюка над землёй, м	9,2
Рабочий радиус, м	0,65–7,51
Выдвижение стрелы, м	3,31–7,7
Количество секций, шт.	3
Угол подъёма стрелы, град	1–78
Угол поворота колонны, град	360 без ограничения

### Техническая характеристика автомобиля АМЗ 37192Н на шасси ГАЗ 33081\*

Полная масса автомобиля, кг	6300
Грузоподъёмность корзины, кг	250
на вылете до 8 м	80
на вылете свыше 8 м	
Максимальный вылет стрелы, м	11,3
Максимальная рабочая высота, м	20
Рабочий угол наклона стрелы, град	–20...+80
Угол вращения колонны, град	360
Угол поворота корзины, град	90

\* Возможна установка гидроподъёмника на любое шасси с полной массой от 7500 кг.

**Техническая характеристика автомобиля на шасси IVECO-AMT Eurocargo 423900**

Полная масса, кг	12 000
Снаряжённая масса, кг	7800
Пассажироместность, чел	22+2
Допустимая нагрузка на 1-/ 2-ю оси, кг	4300/ 7700
Двигатель:	ТЕСТОР 6
тип	Турбодизельный
рабочий объем, см <sup>3</sup>	5880
мощность, л.с.	280
крутящий момент, Н·м	950 при 1250–2100 мин <sup>-1</sup>
Коробка передач:	ZF6S1000T0
тип	Механическая
количество ступеней вперед/ назад	6/1
Подвеска	Рессорная
Колёсная формула	4x4
Минимальный клиренс, мм	392
Вместимость топливного бака, л	285

Зато возникнет вопрос, зачем было отказываться от коленчатого подъёмника с креплением колонны в центре базы, позволяющего снизить общую высоту машины? Как оказалось, «плюсов» сразу три. Во-первых, значительное упрощение конструкции – не надо мудрить с расположением выносных опор. Во-вторых, лучшая развесовка по осям – разгружается передняя ось, которая всегда перегружена при центральном размещении колонны. В-третьих, снижение снаряжённой массы почти на 300 кг, а значит, есть возможность возить с собой различное вспомогательное оборудование.

Что же касается высоты – далеко не всем нужна автовышка-вездеход, чтобы передвигаться исключительно по лесам с низкими ветками. А вот в городе зимой или в осеннее-весеннюю распутицу полный привод порой как нельзя кстати, а высота особой роли не играет – в 4-метровый габарит укладывается, и ладно.

Теперь пару строк о рабочей платформе. Наверняка все интересующиеся темой знают, что по новым тенденциям все производители стремятся максимально облегчить конструкцию, используя повсеместно прочный пластик. Так вот, мнение эксплуатантов далеко не всегда совпадает с таковым у изготовителя, многие по-прежнему являются приверженцами надёжных металлических конструкций. Тем более, что защита от напряжения у платформ любой конструкции все равно одинакова – нормативы-то единые.

Именно для таких покупателей и спроектирована платформа на новинке. С учётом 300-килограммового запаса по грузоподъёмности разница в весе металлической и пластиковой

гондолы уже не является критической. Зато из несомненных «плюсов» заказчики отмечают отсутствие у металлических рабочих платформ «глухих» стенок, препятствующих проведению малярных и других работ и заставляющих гораздо чаще перемещать корзину для лучшего доступа к объекту работы.

**ТАМ, ГДЕ АВТОБУС НЕ ПРОЙДЕТ...**

Вахтовка – не автобус! Это утверждение используется повсеместно, и самое главное, как де-юре, так и де-факто, оно соответствует действительности, пусть и с некоторыми оговорками. Вдвойне это утверждение справедливо, когда речь заходит о специальных автобусах на полноприводном шасси – вездеходная подвеска очень жёсткая. Поэтому в среде кузовостроителей до сих пор не прекращаются попытки создать универсальную машину, в которой сочетаются проходимость и хотя бы минимальный комфорт.

Довольно успешно с созданием подобного «компромисса» справля-



**Автобус специальный на шасси IVECO-AMT Eurocargo 423900**



**Особенность машины – служебная дверь прислонно-сдвижного типа и выдвигаемые ступеньки**

ется и «Автомеханический завод». Благо, в его руки в прошлом году попало новое оружие в виде шасси с колёсной формулой 4x4 – IVECO-AMT Eurocargo 423900, и теперь на этом носителе появилась вахтовка с оригинальным дизайном.

Впрочем, машина разработана не «с нуля». В основе лежит прошлогодняя новинка – АМЗ 67010У, демонстрировавшаяся на COMTRANS'13, которая с тех пор претерпела значи-

тельные изменения. Благодаря отказу от кабины со спальным местом и сохранив те же размеры пассажирского модуля и колёсной базы, удалось на 300 мм укоротить задний свес, что в условиях северного бездорожья, где в основном используются специальные автобусы такого класса, – огромный «плюс». Тем более, что отсутствие «спальника», актуального для тех мест, полностью компенсируется отдельным пассажирским салоном, где можно и поспать, и поесть, и переодеться и согреться.

Сам модуль выполнен из пластика, по бескаркасной технологии. Внутри 22 довольно комфортабельных кресла с возможностью изменения угла наклона спинки и смещения внутренних кресел в сторону прохода. Сидеть в них оказалось комфортно, и расстояния для ног предостаточно. Да и в остальном претензий к салону нет – багажные полки над головой, яркое освещение, аккуратная сборка. За борьбу с холодом отвечают сразу две системы теплоснабжения – автономная и от системы охлаждения двигателя.

**Тел.: 8 800 700 2690, [www.amznn.ru](http://www.amznn.ru)**



**Система кондиционирования воздуха впечатляет – два огромных короба в противоположных концах салона**

**«Салон получился светлым и просторным, несмотря на небольшую общую высоту»**