

AMT IVECO

КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ
ООО «ИВЕКО-АМТ»

№ 1(2)
2009



ООО «Ивеко-УралАЗ»
переименовано
в ООО «ИВЕКО-АМТ»



Тема номера:
ЛЕСОВОЗЫ IVECO-AMT



Уважаемые читатели!
Перед Вами очередной номер корпоративного журнала совместного российско-итальянского предприятия «ИВЕКО-АМТ» («ИВЕКО-УРАЛАЗ»).

Этот номер мы подготовили специально, чтобы проинформировать Вас о текущей деятельности нашего предприятия, наиболее значимых для нас событиях и перспективных планах.

Основной темой номера является ребрендинг нашей компании. Утверждение нового названия «ИВЕКО-АМТ», пришедшего на смену «ИВЕКО-УРАЛАЗ», является важной вехой в 15-летней истории предприятия. В журнале Вы найдете все необходимые сведения, связанные с процессом переименования СП.

В техническом плане мы продолжаем следовать выбранному направлению — производству грузовых автомобилей на базе европейского автомобиля IVECO TRAKKER. Поэтому большая часть журнала посвящена автомобилям IVECO-АМТ, описанию их фирменных особенностей.

Главным героем этого номера мы сделали сортиментовоз IVECO-АМТ. Именно этот автомобиль наилучшим образом отражает специфику деятельности нашего завода — производство автомобилей для конкретных технологий.

На страницах журнала вы ознакомитесь с мнением эксплуатационников о выпускаемой нами технике, найдете другую интересную и полезную информацию, что поможет лучше узнать наше предприятие.

Редакция

IVECO АМТ

3-5

■ **О главном**

Владимир Новик
ООО «Ивеко-Уралаз» переименовано в ООО «ИВЕКО-АМТ»
Альфредо Д'Эррико:
«Мы намерены развивать производство в Миассе»

6-8

■ **Производство**

Константин Закурдаев. Как в Миассе делают TRAKKER
Новому корпусу быть!

9

■ **Новости «ИВЕКО-АМТ»**

10-15

■ **Модельный ряд**

Фирменные особенности IVECO-АМТ
10 лет на вывозке леса!

16

■ **Новая техника IVECO-АМТ**

17-18

■ **Эксплуатация**

Константин Перельгин
С IVECO в карьере и на трассе
Юрий Быков:
«Первую партию IVECO мы приобрели 14 лет назад»

Лучший продавец IVECO TRAKKER в России!

ООО «Ивеко-Уралаз» названо лидером продаж тяжелых грузовиков IVECO TRAKKER в 2008 году в России

В начале февраля текущего года в Москве, в Центре Международной торговли состоялась встреча руководителей ведущих российских дилерских компаний с вице-президентом IVECO по продажам и маркетингу Франко Миниеро и генеральным директором ООО «Ивеко Россия» Альфредо Д'Эррико. На заседании были подведены итоги деятельности IVECO в России в 2008 году и награждены лучшие региональные представители компании.

Было отмечено, что в минувшем году IVECO продала 197 тысяч еди-

ниц техники по всему миру. В России вторая половина 2008 года сильно отличалась от первой по объемам продаж, но все же прошедший год был одним из самых удачных за всю историю IVECO. Компания отгрузила 3800 грузовых автомобилей, включая легкую линейку Daily, а также среднюю и тяжелую технику.

Среди 29 дилерских центров IVECO, работающих на территории России, лучшим по продаже тяжелых грузовиков IVECO TRAKKER было признано совместное предприятие «Ивеко-Уралаз».



ООО «Ивеко-Уралаз» переименовано в ООО «ИВЕКО-АМТ»



Информирую Вас, что в соответствии с решением Общего Собрания Участников от 7 апреля 2009 года ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ» переименовано в ООО «ИВЕКО-АМТ» (IVECO-AMT, Ltd). Новое название зарегистрировано в Едином государственном реестре юридических лиц и вступило в действие 16 апреля 2009.

Переименование предприятия — это планомерный этап ребрендинга нашей компании, который мы начали осуществлять после смены собственников, изменив еще в прошлом году название автомобилей «Урал-Ивеко» и начав их выпуск под новым брендом «IVECO-АМТ». Это название было одобрено итальянскими партнерами, как наилучшим образом определяющее современную деятельность СП. Аббревиатура «АМТ» расшифровывается как Automobile/Miass/Torino. Так мы обозначили выпускаемую продукцию, место ее производства и нашу неразрывную связь с фирмой IVECO, штаб-квартира которой расположена в Турине.

Хочу отметить, что утверждение нового названия с использованием имени IVECO — для нас событие долгожданное и очень важное. Мы рассматриваем его как официальное признание компанией IVECO соответствия нашего уровня организации производства и выпускаемой продукции фирменным международным стандартам.

Историческим считаю еще одно решение, принятое на Общем Собрании Участников, — избрание нового совета

директоров. Теперь управление обществом будет осуществляться менеджментом компании «IVECO-АМТ» и представителями IVECO S.p.a. Председателем нового совета директоров избран Альфредо Д'Эррико (генеральный директор ООО «ИВЕКО-Россия»).

Фактически это означает, что наша компания вступает на качественно новый этап своего развития, где ведущая роль будет принадлежать IVECO. Безусловно, мы благодарны за оказанное доверие, но одновременно осознаем высокую степень ответственности в реализации поставленных перед нами задач.

В настоящее время мы не намерены проводить глобальные изменения в организационном и техническом плане. Ребрендинг не повлечет за собой изменений в структуре и кадровом составе предприятия. Но мы нацелены занять активную рыночную позицию, для этого у ООО «ИВЕКО-АМТ» есть все необходимые ресурсы.

В технической политике ООО «ИВЕКО-АМТ» продолжит следовать выбранному направлению — производить специальные грузовые автомобили, предназначенные для различных технологий: нефтегазовых, лесных, строительных и др. Причем, наши автомобили, как правило, настолько глубоко интегрированы в эти технологии, что по сути становятся их важнейшими компонентами. ООО «ИВЕКО-АМТ» готово предлагать продукт, которого нет у конкурентов. Мы создаем автомобили вместе с заказчиком, учитывая его конкретные потребности, будь то крупные международные компании или частные лица.

В условиях экономического кризиса сложно говорить о развитии. Безусловно, мы скорректировали наши производственные планы на этот год, тем не менее сохраняем ритмичный режим работы завода. Продолжаем вести строительство нового корпуса, с вводом в эксплуатацию которого сможем производить при односменном режиме работы ежегодно до 3200 автомобилей.

Обращаю внимание, что юридическое переименование предприятия сопровождается и появлением нового фирменного стиля, разработанного на основе корпоративной стилистики компании IVECO. Новым логотипом IVECO-АМТ уже маркируются выпускаемые автомобили, новое оформление будет использовано во всей внешней и внутренней атрибутике компании.

Уверен, что ООО «ИВЕКО-АМТ» достойно продолжит традиции, накопленные за 15-летнюю историю ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», а благодаря активной технической поддержке концерна IVECO останется российским производителем, выпускающим современные грузовые автомобили европейского класса.

Владимир Новик,
генеральный директор ООО «ИВЕКО-АМТ»

Альфредо Д'Эррико:

«Мы намерены развивать производство в Миассе»

На ежегодном Общем Собрании Участников ООО «ИВЕКО-УРАЛАЗ», состоявшемся в Миассе 7 апреля 2009 года председателем совета директоров ООО «ИВЕКО-АМТ» был избран Альфредо Д'Эррико. После завершения работы собрания г-н Д'Эррико дал интервью редактору челябинского журнала «Авторынок» Александру Рулевскому



Альфредо Д'Эррико

Генеральный директор ООО «ИВЕКО-Россия», председатель совета директоров ООО «ИВЕКО-АМТ».

Работает в компании IVECO более тридцати лет. С 1989 года по 1997 год был директором по продажам компании в СССР/России. Затем возглавил деятельность компании в Восточной Европе, в том числе был генеральным директором IVECO в Польше. С 2006 года по 2008 год возглавлял направление Irisbus в Центральной Европе. Осенью 2008 года назначен генеральным директором ООО «ИВЕКО-Россия».

— С какими показателями IVECO завершила 2008 год и каково положение дел в компании в первые месяцы текущего года?

— В прошлом году IVECO продала по всему миру 197 тысяч единиц автомобильной техники собственного производства. Если говорить о России, то, несмотря на существенный спад продаж, наблюдавшийся в октябре–декабре, 2008 год также был успешным. Всего мы завезли в страну порядка 3,8 тысяч единиц автомобильной техники. Еще раз повторю, что, несмотря на кризис, 2008 год был одним из самых лучших в истории нашей компании.

Не секрет, что в первые месяцы текущего года рынок грузовых автомобилей как в мире, так и в России ощутил на себе последствия всемирного экономического кризиса. Это привело к существенному сокращению объема выпуска техники всеми ведущими производителями. Но мы не драматизируем ситуацию и считаем, что постепенно она будет выправляться.

— Автомобильный рынок России пострадал от экономического кризиса очень существенно. Не приведет ли это к переоценке его значимости со стороны компании IVECO?

— Нет. Безусловно, падение продаж на российском рынке в первом квартале текущего года оказалось очень существенным — порядка 50%, но примерно такую же картину мы наблюдаем и в большинстве других стран. При этом пока нет ни четкого понимания текущей ситуации — прошли мы самый тяжелый этап кризиса или это еще только предстоит, ни достоверной информации о том, сколько он еще продлится. Поэтому сейчас IVECO отказалась не только от долгосрочных планов, но и от годовых, и ведет всю работу на основе ежеквартального планирования.

Несмотря на изменения в характере нашей оперативной деятельности, мы про-

должаем делать прогнозы на несколько лет вперед. В том числе и в России. Мы убеждены, что после завершения кризиса российский рынок не потеряет своей значимости, скажу больше, мы считаем, что Россия станет одной из первых европейских стран, где экономика снова оживет. А раз так, то мы должны обеспечить основательное присутствие техники IVECO на вашем рынке. Поэтому стратегия компании предусматривает наличие здесь наших

и, как минимум, компенсировать повышение таможенных пошлин. Более того, мы не исключаем и расширение линейки выпускаемых в Миассе автомобилей. Например, нет никакой принципиальной сложности в том, чтобы производить здесь не только полноприводные TRAKKER, но и грузовики модели STRALIS. А раз так, то наше сотрудничество в рамках «ИВЕКО-АМТ» станет еще более тесным, именно в этом разрезе я оцениваю свое

за последние годы, а это, учитывая экономический кризис и существенное снижение объемов рынка, будет не так-то просто сделать.

Мы очень ценим работу генерального директора предприятия господина Новика — это менеджер европейского уровня, и полностью ему доверяем. Проблемы, конечно, есть, но еще раз повторю, было бы странно, если бы их не было. Однако сегодня завод в Миассе работает ритмичней, чем

«...я участвовал со стороны IVECO в создании СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» еще 15 лет назад, поэтому хорошо знаю все аспекты истории этого предприятия»

производств: одного — по выпуску машин малой грузоподъемности и другого — здесь в Миассе, ориентированного на выпуск тяжелых грузовиков.

Могу сказать определенно: мы намерены развивать наше производство в Миассе, и вопрос о выпуске тяжелых грузовиков на каких-либо других российских автомобильных заводах на сегодня закрыт. Нас устраивает динамика развития миасского предприятия, уровень квалификации работающих здесь специалистов и профессионализм менеджеров и руководителей. Во всяком случае, про себя я могу сказать, что всегда лоббирую интересы этого завода в Турине — в главном офисе компании IVECO. Мы уверены, что благодаря наличию местных производств IVECO имеет в России конкурентные преимущества по сравнению с другими производителями автомобильной техники.

— Решением Общего Собрания Участников Вы были избраны председателем совета директоров ООО «ИВЕКО-АМТ». Является ли это отражением происходящих перемен в отношении к этому предприятию со стороны IVECO?

— И да, и нет. Я уже говорил, что стратегия компании предусматривает наличие в России своих производств. Но это решение не сегодняшнего дня. В этом отношении говорить о каких-то переменах будет неправильно и некорректно.

В то же время мы собираемся увеличить долю местного производства, что позволит нам сократить издержки

избрание председателем совета директоров предприятия.

— Собираетесь ли Вы что-то менять в организационном плане, коммерческой деятельности или технической политике завода?

— Прежде всего скажу, что я участвовал со стороны IVECO в создании СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» еще 15 лет назад, поэтому хорошо знаю все аспекты истории этого предприятия. Что касается его сегодняшнего дня, то так получилось, что в последнее время я работал в Европе и вернулся в Россию относительно недавно. Поэтому мне нужно более детально все изучить, чтобы лучше оценивать те процессы, которые происходят на заводе.

При этом могу с полной уверенностью заявить, что не вижу оснований для каких-то глобальных перемен. И в данном случае задача состоит не в том, чтобы что-то менять, а в том, чтобы сохранить то, что было сделано

любое другое предприятие IVECO. Здесь каждый день собирают грузовики, и они идут не на заводской склад, а заказчикам. А это говорит как об интересе потребителей к продукции предприятия, так и об эффективной работе коммерческих служб. Более того, очень большое внимание в Миассе уделяют развитию завода. Когда в последний раз я был здесь в ноябре прошлого года, то на стройплощадке нового сборочного корпуса стояли только опорные колонны, а сегодня фактически полностью собран каркас здания. И это в период кризиса. Такая уверенность в будущем предприятия дорогого стоит, и мы это очень ценим. В Италии есть поговорка — ночь должна пройти. И она действительно пройдет, как и кризис. И уже сейчас нужно думать о том, что будет после его завершения. И то, что сегодня делают в Миассе — есть самый правильный ответ на этот вопрос.



Генеральный директор ООО «ИВЕКО-АМТ» Владимир Новик знакомит Альфредо Д'Эррико с организацией на предприятии процесса сборки грузовых автомобилей



Как в Миассе делают TRAKKER

«Нам абсолютно нечего скрывать ни от прессы, ни от заказчиков, и если есть такое желание, Вы можете ознакомиться с нашим производством лично», — предложил мне генеральный директор СП Владимир Новик. И я отправился в Миасс, чтобы посмотреть, где и как рождаются российские IVECO TRAKKER

Производство на российско-Итальянском СП организовано таким образом, что практически все операции по изготовлению автомобилей осуществляются под одной крышей: если в начале сборочного корпуса тебя встречают штабеля балок и лонжеронов для будущих рам, то с противоположенной стороны, возле ворот, ведущих на площадку готовой продукции, можно увидеть уже полностью собранные автомобили. Но это не значит, что здесь, как на некоторых других российских производствах, к машинам, почти полностью сделанным на чужбине, привинчивают колеса и устанавливают еще кое-какие мелочи. Как раз наоборот: совместное предприятие реально собирает грузовики, начиная от сварки рам и кабин и заканчивая самостоятельным изготовлением надстроек, в частности, само-

сважных кузовов и сортиментовозных площадок. Более того, здесь IVECO TRAKKER не просто собирают, — в их конструкцию по требованию заказчика могут вносить изменения, поэтому практически исключена ситуация, когда в двух разных партиях можно обнаружить одинаковые грузовики. Еще бы: количество вариантов опций, предлагаемых к установке, превышает три сотни позиций! В этом — сильная сторона СП: когда другие европейские поставщики тяжелой автомобильной техники часто отпускают заказчикам не то, что им нужно, а то близкое, что удастся найти у дилеров в разных концах Европы, в Миассе делают машины, полностью соответствующие индивидуальным требованиям и пожеланиям потребителей.

Итак, я в сборочном цехе. Как и везде, производственные операции

по изготовлению грузовиков начинаются со сборки мощной лонжеронной рамы. Причем ее не сваривают, как это было бы логично предположить, а соединяют многочисленными болтовыми соединениями, что значительно увеличивает гибкость производства. Рамы для повышения прочности дополнительно усиливают вставками и изготавливают самой разной длины — она определяется исключительно тем, какой надстройкой предстоит комплектовать машину или какие она будет перевозить грузы.

Когда автомобильный «хребет» готов, к нему подсоединяют мосты. Причем на площадке, где они складированы, не увидишь экземпляров, у которых отсутствует главная передача — девять из десяти выпускаемых в Миассе TRAKKERов обладают



Производство на «ИВЕКО-АМТ» организовано таким образом, что практически все операции по изготовлению автомобилей осуществляются под одной крышей

полноприводной трансмиссией. Это не удивительно: ведь большинство российских заказчиков эксплуатирует эту технику в жесточайших дорожных условиях.

Следом за мостами на раму водружают силовой агрегат. Это проверенный рядный 6-цилиндровый Iveco Cursor, отвечающий экологическим нормативам «Евро-3», с которым агрегирована 16-ступенчатая коробка передач ZF. Причем из Европы в Миасс двигатели приходят без заранее загруженного программного обеспечения — их электронные «мозги» специалисты совместного предприятия настраивают в зависимости от того, на какое по типу и назначению шасси силовой агрегат будет установлен.

Каabinу, как и весь остальной автомобиль, сваривают из импортных в разобранном виде комплектов.

Но в отличие от всех других базовых элементов конструкции, для ее изготовления выделен отдельный цех. В нем установлено современное оборудование, позволяющее выдерживать все необходимые допуски. После полного окончания сварочных операций готовую «черную» кабину передают в основной цех, где она сначала проходит катафорезную грунтовку, а затем попадает в окрасочную камеру, после чего на отдельных стапелях ее оборудуют стеклами и деталями интерьера. Интересно отметить, что даже приборную панель собирают самостоятельно, а не импортируют в готовом виде, что свидетельствует о высоком профессионализме тех, кто занят на таких операциях.

Еще один продукт цеха, где сваривают кабины, это самосвальные платформы. Предприятие долго выби-

рало сторонних поставщиков, которые стали бы делать их для установки на шасси самосвалов, но после того, как ни один из претендентов не смог добиться должного качества серийных образцов, было решено взять проблему обеспечения самосвальными установками в собственные руки. Для этого пришлось обзавестись самым передовым оборудованием. Например, специально изготовленные для производства самосвальных надстроек стапели, которыми сегодня располагает предприятие, позволяют соединять листы бортов и днища настолько точно, что сварные швы получаются практически незаметными, а форма сечения «коробки» кузова выглядят идеальной!

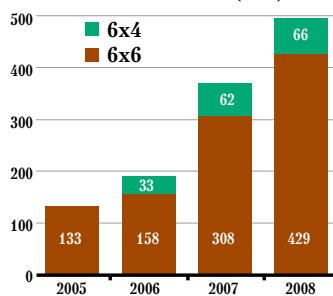
По завершении сварочных операций свежеспеченные самосвальные платформы, как и кабины, поступают в окрасочную камеру. Кстати, приори-



ООО «ИВЕКО-АМТ» осуществляет полный цикл сборки грузовиков, начиная от сварки рам и кабин и заканчивая самостоятельным изготовлением надстроек



Производство автомобилей СП с 2005 по 2008 гг. (шт.)



тет в обоих случаях отдается красному цвету, если, конечно, заказчик не выберет какую-то иную окраску. Этот цвет стал для продукции предприятия фирменным. Ярко красный TRAKKER выглядит наиболее эффектно, да и в тех северных краях, где применяются сделанные на совместном предприятии в Миассе автомобили, фактор их заметности издали, в том числе с самолета, очень важен. Можно сказать, он напрямую связан с безопасностью перевозок. Так что красными грузовики стали исходя как из эстетических, так и из сугубо практических соображений!

Помимо самосвальных кузовов, изготовленные шасси оснащают и другими надстройками. На заводе, к примеру, во время моего визита воссо-

кпела работа над партией сортировочных платформ: рабочие устанавливали на платформе коники, а на заднем свесе автомобиля монтировали кран-манипулятор. До недавнего времени сортировочные платформы, как и другие надстройки, выпускались для СП предприятиями-смежниками. Но сейчас, в условиях кризиса, в целях снижения себестоимости выпускаемой продукции решено изготавливать максимум навесного оборудования на площадях СП.

— А как обстоит дело с качеством выпускаемой продукции? — поинтересовался я у Владимира Новика.

— Мы стараемся соответствовать всем требованиям по качеству, принятым на IVECO. Качество, в нашем понимании, должно быть органично встроено в производственный процесс, чтобы заведомо гарантироваться в ходе проведения любых операций. Поэтому важно осуществлять не только жесточайший отбор комплектующих, соблюдать технологии и использовать современное оборудование, но и привлекать опытный и обученный персонал. Нам удалось за пятнадцать лет собрать под одной крышей полный штат высококвалифицированных сотрудников, которые ответственно

относятся к своей работе и способны выпускать автомобили, по качеству ни в чем не уступающие тем, что приходят в нашу страну с европейских заводов IVECO, — пояснил генеральный директор «ИВЕКО-АМТ».

Хочется добавить, что уже вскоре площади совместного предприятия уве-



личается настолько, что вместо двух, как сейчас, «ИВЕКО-АМТ» будет располагать уже девятью сборочными линиями. Это не только позволит расширить спектр вариантов собираемых TRAKKERов, дополнив его двухосными и четырехосными модификациями, но и сделает возможным сборку других моделей IVECO. Каких? Переговоры об этом как раз ведутся.

*Константин Закурдаев
(журнал «Коммерческие автомобили»)*

Новому корпусу быть!

Полным ходом ведется строительство нового производственного корпуса ООО «ИВЕКО-АМТ». Новый корпус значительно больше существующего, его площадь составляет 12 000 квадратных метров (для сравнения, площадь действующего — 7 000 квадрат-

ных метров). С вводом в эксплуатацию второго сборочного корпуса производственные мощности ООО «ИВЕКО-АМТ» позволят выпускать в Миассе до 3200 автомобилей в год при односменном режиме работы.





Уникальная пересадка

Шасси IVECO TRAKKER производства ООО «ИВЕКО-АМТ» стало новой базой для каротажной станции сервисной компании «Петроальянс», ранее размещавшейся на шасси «КрАЗ»

Уникальная геофизическая лаборатория ECLIPS была создана десять лет назад на одном из предприятий американского штата Техас с использованием самых современных авиационных технологий, и в отличие от шасси, на котором она была смонтирована, еще не выработала свой ресурс. Поэтому и потребовалась ее «пересадка» на современную и надежную автомобильную базу.

За основу было взято полноприводное шасси IVECO-АМТ-6339 (колесная формула 6x6), с длинной кабиной серии АТ, двигателем 380 л.с. (соответствующим нормам «Евро-3»), оборудованное комплектом опций северного исполнения, односкатной ошиновкой Michelin и топливным баком объемом 640 л.

Для выполнения этого заказа специалисты конструкторских подразделений ООО «ИВЕКО-АМТ» использовали целую серию новых тех-

нических решений. Так как изначально лаборатория была смонтирована под геометрию капотного автомобиля, пришлось изготавливать шасси с регламентированной величиной колесной базы (3650мм), а также специально устанавливать раздаточную коробку производства немецкой компании ZF с дополнительным отбором мощности. Кроме этого, пришлось дополнительно решать вопросы оптимального крепления лебедки и компоновки системы охлаждения ее гидравлического привода.

Особо следует отметить, что мобильная лаборатория ECLIPS не имеет автономного двигателя, поэтому все энергосистемы каротажной станции работают от двигателя автомобиля. Для удобства работы оператора были установлены дублирующие органы управления автомобилем непосредственно в салоне лаборатории. Модернизации также подверглась система обогрева лаборатории, для чего

был дополнительно смонтирован автономный отопитель марки Webasto.

Технология обновления шасси, отработанная при модернизации лаборатории ECLIPS, нашла свое дальнейшее продолжение в производственной программе предприятия: в настоящее время в сборочном корпусе ООО «ИВЕКО-АМТ» своей «пересадки» на новое шасси дожидается установка для производства жидкой взрывчатки. И можно быть уверенным, что это не последняя модернизация агрегатов спецтехники, поскольку ООО «ИВЕКО-АМТ» предлагает заказчикам широкий выбор шасси, монтажная длина рам которых варьируется в пределах от 5500 до 9600 мм. Благодаря этому, автомобили IVECO-АМТ являются идеальными базовыми машинами для монтажа самой разной спецтехники.

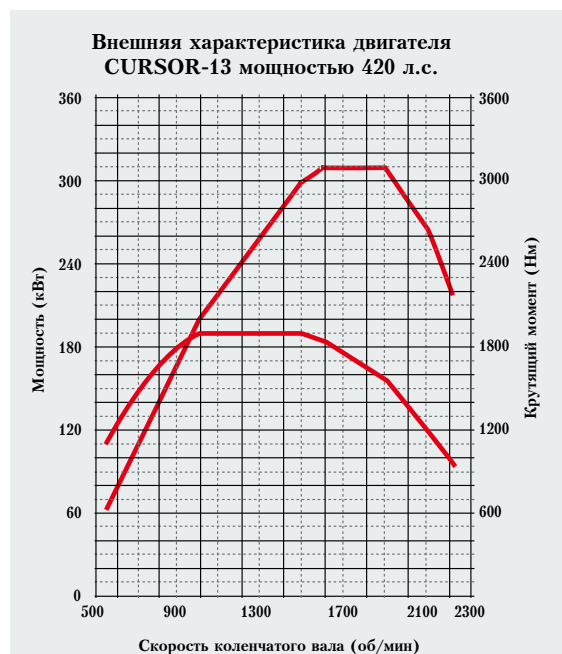
Теперь и с двигателем 420 л.с.

В производственной программе СП появились автомобили IVECO-АМТ с двигателем мощностью 420 л.с. (309 кВт)

Автомобили IVECO TRAKKER, собранные в Миассе, теперь по желанию потребителей комплектуются более мощной модификацией двигателя CURSOR-13. Это дизельный, шестицилиндровый двигатель с турбонаддувом, имеющий рабочий объем 12,8 литра, жидкостного охлаждения, соответствующий экологическим нормам «Евро-3».

Этот двигатель потребовал другую трансмиссию: с ним агрегируется более мощная коробка передач ZF 16S 224, рассчитанная на передачу крутящего момента, возросшего до 1900 Нм при 1000–1500 об/мин.

Двигатель мощностью 420 л.с. по цене ненамного дороже своего аналога — мотора 380 л.с., но его тяговые характеристики лучше, а топливная экономичность выше. При этом, в отличие от силовой установки мощностью 440 л.с. (устанавливаемой на европейские TRAKKER), он имеет более неприхотливую турбину с постоянной геометрией наддува. Поэтому в конечном итоге, установка нового двигателя позволит снизить себестоимость перевозки грузов, особенно в сложных дорожных условиях.



Фирменные особенности IVECO-AMT

Широкий выбор дополнительных опций, которыми может быть оснащен автомобиль. К ним относятся:

- противотуманные фары с защитой
- дополнительная защита картера
- передние и задние буксирные крюки
- инструментальный ящик

- освещение рабочей площадки
- задние окна кабины серии **AD**
- дополнительный топливный бак емкостью **200, 300** или **500** литров
- дополнительное спальное место
- тахометр
- магнитола с акустической системой

Для эксплуатации автомобиля при температурах до **-45°C** он может быть оснащен комплектом опций северного исполнения. В него входят:

- обогревы **АКБ**, топливозаборника и лобового стекла
- забор воздуха из подкапотного пространства
- топливный фильтр **СЕПАР** с подогревом
- чехлы утепления радиатора и двигателя



проблесковый маячок

солнцезащитный козырёк

зеркала с эл. подогревом

кабина серии **STRALIS**
AT – с двумя спальными местами,
AD – без спальных мест

передние буксирные крюки

решетки на фарах

передний ведущий мост

клиренс 370 мм

двигатель **CURSOR-13**
мощностью 380 л.с.
или 420 л.с. (**new**)

раздаточная коробка с блокируемым дифференциалом или отключением переднего моста (**new**)



Самосвал **IVECO-AMT 6539** (6x6, 6x4)
Объем платформы 12,8м³ и 15м³. Грузоподъемность до 25т.



Седельный тягач **IVECO-AMT 6339** (6x6, 6x4)
Масса буксируемого полуприцепа – до 78т.



Сортиментовоз **IVECO-AMT 633920** (6x6, 6x4)
Возможна установка гидроманипулятора. Грузоподъемность до 26 т.



Трубоплетевоз **IVECO-AMT 633900** (6x6)
Длина труб до 36м, Ø 1420мм. Грузоподъемность 42т.



Контейнеровоз **IVECO-AMT 633940**(6x6)
для перевозки 20-футового контейнера. Грузоподъемность 20т.



Шасси **IVECO-AMT TRAKKER** (8x6 с подкатной осью)
Длина площадки для монтажа оборудования 9,5 м.

грузоподъемность
шасси 27 тонн

монтажная
длина рамы
3500....9500 мм

колесная база
3500....6050 мм

односкатная
или двускатная ошиновка

средний мост
с двойным редуцированием,
блокировкой межколесного
и межосевого дифференциалов

задний мост
с блокируемым межколесным
дифференциалом

10 лет на вывозке леса!



В 1999 году первые два сортиментовоза «Урал-Ивеко» отправились своим ходом на Дальний Восток. Успешно преодолев 8000 км, они начали работать на лесозаготовке в ОАО «Тернейлес», открыв тем самым новую страницу истории СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ»

Можно сказать, что именно выпуск лесовозной техники определил для СП стратегию его дальнейшего развития: производить специальные грузовые автомобили для различных технологий. В лесозаготовке их применяется две — «хлыстовая» (лес вывозится в «хлыстах»), широко распространенная еще в СССР, и сортиментная («скандинавская»), когда вывозятся сортименты определенной длины, полученные из разделки «хлыстов» непосредственно на лесосеке. Чтобы эффективно использовать эти технологии, необходима автомобильная тех-

ника, которая не только интегрирована в производственный процесс, но и полностью адаптирована под конкретные условия эксплуатации. Для этого уже на стадии производства автомобиля требуется максимально учитывать все пожелания заказчика. Выпуск именно таких машин смогли освоить на СП и продолжают его до сих пор.

Сегодня ООО «ИВЕКО-АМТ» предлагает лесозаготовителям автомобили IVECO TRAKKER полной массой до 38,5 тонн, с колесными формулами 6x6 и 6x4. Более подробно с особенностями конструкции этих машин

познакомимся на примере сортиментовоза IVECO AMT-633920.

Прочная основа

Выдержать высокие нагрузки сортиментовозу помогает мощная лонжеронная рама с толщиной стенок 10 мм, изготавливаемая из высокопрочной стали. В отличие от стандартной «ивековской» конструкции, рама сортиментовоза IVECO-AMT дополнительно удлиняется и усиливается специальными вставками. Варианты величин колесной базы могут быть различными — от 3500 мм до 5100 мм, при этом длина сортиментовозной площадки будет составлять от 5000 мм до 8000 мм.

На раму крепится основа сортиментовозной площадки — надрамник. Таким образом, «хребет» у сортиментовоза IVECO-AMT получается очень прочным — 540 мм, больше чем у лесовозов SISU. Необходимо отметить оптимальную развесовку по осям, присущую всем автомобилям семейства TRAKKER: 20 % массы приходится на передний мост (допустимая нагрузка 8500 кг) и 80 % — на заднюю тележку (допустимая нагрузка до



Сортиментовоз IVECO AMT-633920

32000 кг). Это обеспечивает максимальное сцепление задних колес автомобиля с дорогой, что особенно важно при буксировке тяжелого прицепа. Напомним, что автомобиль IVECO-AMT может буксировать прицеп массой до 51,5 тонн.

Высокая проходимость

В отличие от «скандинавских» сортиментовозов, нашим приходится ездить не только по магистральным дорогам и обустроенным лесным, но и по лесным «усам», заезжая на «верхние склады», к местам раскряжевки. При этом, передвигаться зачастую приходится по горному рельефу. Поэтому у лесозаготовителей наиболее востребованы полноприводные автомобили с колесной формулой 6х6.

Высокая проходимость сортиментовозов IVECO-AMT обеспечивается установкой ведущих мостов с двойным редуцированием и колесными редукторами, что позволяет увеличить дорожный просвет до 370 мм, а также блокировкой межколесных дифференциалов задних мостов, межосевого дифференциала задней тележки и дифференциала раздаточной коробки. В подвеске



Кабина оборудована эластичными подножками и дополнительными решетками на фарах и «противотуманках»

сортиментовоза используются многорессорные рессоры, которые хотя и отличаются повышенной жесткостью, но, как показывает опыт эксплуатации в условиях российской действительности, обладают высокой надежностью. Для работы в условиях бездорожья сортиментовоз может комплектоваться колесами с односкатной ошиновкой российского или импортного производства. В стандартную комплектацию машины входят пневматическая двухконтурная тормозная система с барабанными тормозами на всех колесах, включающая антиблокировочную (ABS) и антипро-

Как все начиналось...

Первые автомобили для перевозки леса были собраны на СП в Миассе еще в начале 90-х годов на базе капотных автомобилей Magirus, тогда на них монтировались установки немецких фирм для перевозки «хлыстов». Но это были единичные экземпляры.



Активное развитие лесозвозной темы началось на предприятии в 1998 году, когда поступил заказ от крупнейшего на Дальнем Востоке лесозаготовителя — компании ОАО «Тернейлес». Тогда в регионе внедрялась «скандинавская» технология, и возникла потребность в соответствующих автомобилях, но с учетом местной специфики. Дело в том, что технология-то используется скандинавская, но есть существенное отличие — длина сортимента не 6 метров, как у финнов, а 4 метра (таково требование для экспорта в Японию). А это означает, что на лесозвозную платформу грузовика необходимо грузить сразу две пачки (соответственно на раму автомобиля приходится максимальная нагрузка). При этом сортиментовоз должен работать вместе с аналогичным прицепом и этот автопоезд обязан вписываться в дорожные габариты. Учтем при этом, что местные дороги обустроены не так, как в Европе.

Так, буквально со слов заказчика, разрабатывалась оригинальная конструкция первого сортиментовоза производства СП. И нужно признать, что она оказалась на редкость удачной. Со временем ОАО «Тернейлес» приобрел еще 48 сортиментовозных автопоездов производства СП, некоторые из них успешно работают до сих пор, и их пробег перевалил уже за 900 тысяч километров.

Примеру ОАО «Тернейлес» последовали и другие предприятия Дальнего Востока. Для них СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» поставляло и «хлыстовозы». К 2003 году в Дальневосточном регионе насчитывалось уже порядка 100 автомобилей марки «УРАЛ-Ивеко» в различных модификациях. Позднее, в этом регионе, в связи с унификацией подвижного состава с автомобилями японского производства, стали заказывать тягачи IVECO TRAKKER с сортиментовозными полуприцепами. к этому времени сортиментная технология получила распространение и в Восточной Сибири. Так, начиная с 2005 года, Иркутская область и Красноярский край стали основными регионами сбыта лесозвозной техники СП.

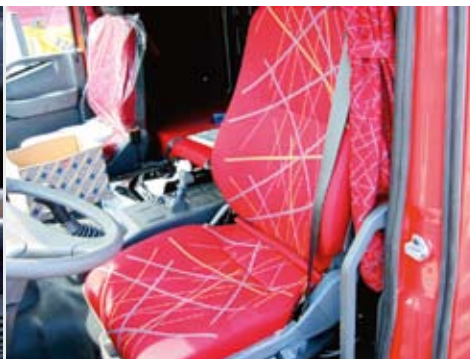


Коники со страховочными тросами, выдерживают разгрузку с помощью штабелеров

буксовочную (ASR) системы, электронный ограничитель тормозного усилия (EBL), а также моторный тормоз.

Мощность

Теперь о двигателе. На сортиментовозы устанавливаются 6-цилиндровые дизельные двигатели Cursor-13, мощностью 380 л.с. или 420 л.с., отвечающие экологическим нормам «Евро-3». Cursor-13 монтируется на автомобили производства СП с 2005 года, и заслужил самые положительные отзывы у российских потребителей. Среди его отличительных особенностей, специа-



По качеству исполнения и комфортабельности кабина сортиментовоза соответствует магистральным тягачам

листы отмечают максимальное значение крутящего момента 1900 Нм в диапазоне от 900 об/мин до 1500 об/мин и максимальной мощности при оборотах от 1500 об/мин до 1900 об/мин. Высокий крутящий момент при низких оборотах двигателя помогает при трогании на подъеме и при движении



Топливный бак 500 литров, топливозаборник с электроподогревом

с полной загрузкой на сложных грунтах. Другой особенностью конструкции двигателя является применение вискомуфты в приводе вентилятора радиатора, что позволяет снизить расход топлива и поддерживать оптимальное тепловое состояние силовой установки.

Двигатель агрегируется с 16-ступенчатой механической коробкой передач фирмы ZF (Германия) с повышающей верхней передачей. Со слов водителей, передачи переключаются четко, и момент их включения абсолютно понятен.

Комфорт

В кабине сортиментовоза созданы все условия для продолжительной работы. Она имеет два варианта исполнения — AD (короткая, без спального места) и AT (с одним или двумя спальными местами) и сконстру-

ирована с учетом возможности эксплуатации машины в тяжелых условиях. По стилю и комфортабельности кабина любого исполнения соответствует магистральным тягачам.

Кабина оборудована 3-секционным стальным бампером, эластичными подножками, откидной ступенькой для протирки стекла, дополнительными решетками на фарах и «противотуманках». Неровности дороги сглаживаются благодаря системе четырехточечной подвески кабины на пружинах с гидравлическими амортизаторами: их жесткость может меняться в зависимо-

сти от условий эксплуатации. При желании, для защиты капота от повреждений можно заказать решетку — «кенгурин».

Впечатляет хорошо продуманная эргономика рабочего места водителя: все просто, комфортно и функционально. Анатомические кресла на пневмоподвеске имеют несколько вариантов регулировок, а рулевое колесо — по высоте и углу наклона. Удачно скомпонованная панель приборов информативна и отлично читается. У

водителя хорошая обзорность, а объемные наружные зеркала заднего вида с электроприводом позволяют безопасно совершать задним ходом даже очень сложные маневры. Особой похвалы заслуживают вентиляция и, особенно, отличная шумо- и виброизоляция кабины, выполненная на уровне легкового автомобиля высокого класса.

Сортиментовозная площадка

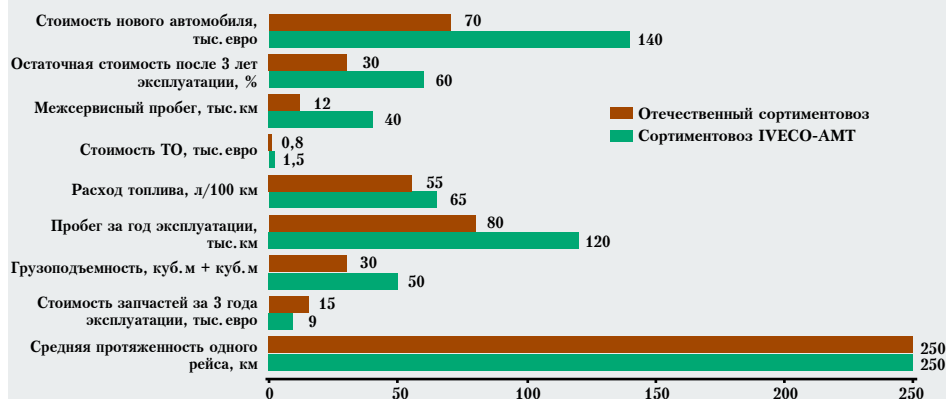
Платформа для перевозки лесных сортиментов, производимая на СП «ИВЕКО-АМТ», делается с учетом



- сортиментовоз IVECO-AMT-633920 для перевозки 2 пачек 4-метрового сортимента или одной 6-метровой, с возможностью установки гидроманипулятора, а также для вывозки фанерного кряжа длиной по 2,2 м (3 пачки). Машина эффективно эксплуатируется с двух- или трехосными сортиментовозными прицепами, перевозящими равнозначный объем леса;
- седельный тягач IVECO-AMT-633911 с 12-метровым сортиментовозным полуприцепом для перевозки 2 пачек сортимента по 6 метров или 3 пачек по 4 метра;
- лесовозный автопоезд IVECO-AMT-633930 с двухосным прицепом-ропуском со складывающимся дышлом для перевозки хлыстового леса длиной до 27 метров.

Важно отметить, что все автомобили IVECO-AMT унифицированы по основным агрегатам.

Сравнительный анализ стоимости эксплуатации сортиментовоза отечественного производства с прицепом и сортиментовоза IVECO-AMT с прицепом



ИТОГО за 3 года

Общая производительность:

28 800 куб.м — отечественный сортиментовоз + прицеп;

72 000 куб.м — сортиментовоз IVECO-AMT + прицеп.

Общая стоимость эксплуатации:

140 000 евро — отечественный сортиментовоз + прицеп;

184 000 евро — сортиментовоз IVECO-AMT + прицеп.

условий российской эксплуатации, поэтому она имеет двойной запас прочности и отличную ремонтпригодность. Все ее элементы изготавливаются из стали 0,9Г2С, поэтому все повреждения могут быть самостоятельно устранены в любом лесхозе. В отличие



Задняя защитная стенка с фарами освещения рабочей площадки

от европейских машин, коники сортиментовоза IVECO-AMT достаточно мощные, их количество и расположение определяются заказчиком индивидуально. Коники обязательно комплектуются страховочным тросом. Для удобства работы в темное время суток предусмотрено освещение рабочей площадки.

На заднем свесе автомобиля возможна установка гидроманипуляторов любой фирмы. Предпочтение отдается крано-манипуляторным установкам с длиной стрелы порядка 9,5 метров,

что позволяет осуществлять погрузку сортамента как на автомобиль, так и на прицеп. Кстати, о прицепах. Учитывая, что прицеп — это равноценная часть сортиментовозного автопоезда, к его качеству предъявляются те же требования, что и к автомобилю. Их ресурс должен быть равнозначным. За десятилетнюю историю специалисты СП накопили большой опыт эксплуатации своих автопоездов с прицепами и полуприцепами как отечественных, так и импортных производителей, поэтому квалифицированно могут подобрать необходимую прицепную технику, учитывая конкретные пожелания заказчиков.

Надежность

Еще одним весомым аргументом в пользу лесовозов IVECO-AMT является надежность и большой ресурс основных агрегатов автомобилей (до миллиона километров пробега), благодаря чему существенно возрастает эффективность их применения. Для наглядности мы сравнили эксплуатационные расходы сортиментовоза отечественного производства и сортиментовоза IVECO-AMT (см. диаграмму).



Безусловно, самые лучшие рекомендации — это мнение самих лесозаготовителей. Позвоните нам — и мы назовем лесозаготовительные предприятия в Вашем регионе, в которых уже работают наши автомобили. Будем рады, если и Вы начнете сотрудничество с нами.

Обслуживание

ООО «ИВЕКО-АМТ» обеспечивает качественное гарантийное обслуживание выпускаемых автомобилей, своевременную поставку любых запасных частей. Для удобства потребителей создана сеть региональных представительств предприятия, эффективно работающая от Санкт-Петербурга до Хабаровска (см. 4-ю страницу обложки журнала).



Запасное колесо расположено не на заднем свесе, а перед вторым мостом, чтобы не цеплялось за пни

Новинка

ООО «ИВЕКО-АМТ» непрерывно совершенствует свою продукцию и постоянно предлагает потребителям новые технические решения. Так, в апреле в производство была запущена партия сортиментовозов, предназначенных для ОАО «Тернейлес», особенностью которых стала установка двигателя Cursor мощностью 420 л.с. и раздаточной коробки ZF с отключением переднего моста. Такие сортиментовозы при движении по дорогам с твердым покрытием могут использоваться в режиме неполного привода. В случае же преодоления труднопроходимых участков дороги водитель имеет возможность подключить передний мост с одновременным включением межосевой блокировки задних мостов. Таким образом, подобная комплектация автомобиля позволяет покупателям существенно снизить текущие эксплуатационные расходы.

Р. Александров

Самосвальный автопоезд IVECO-AMT

На СП «ИВЕКО-АМТ» изготовлен самосвальный полуприцеп грузоподъемностью 42 тонны, имеющий объем платформы 28 куб.м. Он предназначен для эксплуатации в сложных дорожных условиях

Новый самосвальный полуприцеп повышенной грузоподъемности (нагрузка на ось составляет 12 тонн) — это собственная разработка совместного предприятия. В его конструкции использованы отечественные и импортные комплектующие ведущих мировых производителей. Так, на трехосном полуприцепе установлены оси фирмы BPW с усиленными кронштейнами подвески, тормозная аппаратура WABCO (с антиблокировочной системой) и гидрооборудование BINOTTO.

Полуприцеп рассчитан для работы с тяжелыми внедорожными тягачами. Полная масса автопоезда в составе седельного тягача IVECO-AMT-6339 (с колесной формулой 6х6) и самосвального полуприцепа составляет 69 тонн.

Учитывая большую массу перевозимого груза, в хвостовой части



полуприцепа для повышения устойчивости при разгрузке смонтированы специальные механические опоры.

Самосвальный автопоезд производства СП «ИВЕКО-АМТ» будет задействован на строительстве дорог

в Восточной Сибири. Опыт работы подобной техники в течение последних трех лет в условиях северных широт в Новом Уренгое подтвердил ее высокие эксплуатационные характеристики.

Автоцистерна для перевозки нефтепродуктов

В Красноярский край отправились три автопоезда, каждый из которых способен транспортировать 40 куб.м топлива (20 куб.м — в автоцистерне на шасси IVECO TRAKKER и 20 куб.м — в цистерне на прицепе). Это первый опыт совместной работы ООО «ИВЕКО-АМТ» и завода «Старт» (г. Долматово, Курганской области)

Учитывая требования заказчика, автоцистерна специально спроектирована для монтажа на шасси IVECO TRAKKER с базой 3500 мм. Сама цистерна имеет трапециевидное

сечение, что позволяет обеспечить ее максимальную вместимость при стандартных габаритах шасси. Конструктивно «бочка» располагается в ложементах надрамника, который крепится

к раме специальными кронштейнами. Такая система крепления позволила равномерно распределить нагрузку на раму, обеспечив при этом ее упругую подвижность, что особенно важно при преодолении автомобилем сложных участков дорог. На автоцистерне установлен автономный насос с гидроприводом, при помощи которого можно осуществлять как заправку емкости, так и слив топлива.

Принимая во внимание то, что эти автопоезда будут использоваться для доставки топлива по «зимникам» на новые нефтяные месторождения Эвенкии, на всех автомобилях, с учетом пожеланий заказчика, установлены комплекты опций северного исполнения.



С IVECO в карьере и на трассе

Транспортная компания «Уралстар» начала свою деятельность в 2002 году. Мы специализируемся как на международных автомобильных перевозках в страны Западной Европы, так и на перевозках внутри страны. Сегодня наши автопоезда успешно работают на маршрутах, связывающих города Челябинской области с Санкт-Петербургом и Москвой. Кроме этого, мы занимаемся и перевозкой сыпучих грузов.

Исходя из наличия столь разных направлений работы, мы формируем и автопарк предприятия. В настоящее время он включает в себя 21 автопоезд для международных перевозок, 24 автопоезда для работы внутри страны и 45 самосвалов с колесными формулами 6x4 и 8x4.

Формирование автопарка компании началось с двух партий «МАЗов» — трехосных самосвалов и двухосных седельных тягачей с бортовыми полуприцепами. Если с десяток тягачей «МАЗ» у нас еще продолжает работать, то с самосвалами этой марки мы расстались довольно быстро — всего через полтора года: опыт работы показал, что в большинстве случаев для перевозки сыпучих

грузов необходимо использовать более выносливые машины. Взвесив все «за» и «против», мы остановились на самосвалах IVECO TRAKKER, которые собирает ООО «ИВЕКО-АМТ» (тогда «ИВЕКО-УРАЛАЗ»). Наш выбор был связан еще и с тем, что это предприятие расположено в Миассе, который от Златоуста, где мы находимся, отделяют несколько десятков километров.

С того момента основу нашего парка самосвалов составляют IVECO TRAKKER. Эти машины работают в карьерах, на строительстве шоссе-ных дорог, вскрытии породы при золотодобыче, на отсыпке кустов-дорог, ведущих к скважинам и даже на прокладке «зимников». Одним словом — в тяжелейших условиях, как дорожных, так и климатических, которые они успешно выдерживают.

Мы полностью удовлетворены возможностями и надежностью IVECO TRAKKER. Причем, настолько, что, наработав положительный опыт их эксплуатации, решили сделать ставку на автомобили IVECO и других типов. Поэтому при обновлении парка машин для международных перевозок стали закупать магистральные тягачи IVECO STRALIS. При этом, не надо

думать, что купив однажды автомобили IVECO, мы раз и навсегда остановились на них, отказавшись даже от рассмотрения возможности приобретения техники других марок. Вовсе нет! Например, у нас сейчас работают два Volvo FH, какое-то время осуществлялась опытная эксплуатация самосвала Renault Kerax. Не обошла нас мода и на китайские машины, два года назад мы приобрели четыре самосвала Shaanxi. Так что нам есть с чем сравнивать.

И, нужно признать, что пока другие автопроизводители не убедили нас, что их условия и техподдержка лучше, чем то, что предлагает компания IVECO. Так, только IVECO пошла нам навстречу, предоставив возможность самим обслуживать и ремонтировать грузовики. Дело в том, что наше предприятие обладает достаточно крупной и мощной ремонтно-сервисной базой. Несмотря на это, все европейские производители настаивали, чтобы мы вели работу исключительно с их фирменными техцентрами, и только IVECO, ознакомившись с нашими возможностями, пошла нам навстречу. Она предоставила нам всю необходимую документацию и технологию. Естественно, что мы приобрели рекомендованное IVECO диагностическое оборудование, используем только оригинальные расходные материалы и запасные части. С этой целью мы создали у себя на предприятии специальный склад, где всегда есть необходимый запас всего, что может потребоваться при обслуживании машин.

Учитывая наш опыт сотрудничества с различными производителями грузовой и специальной автотехники, мы, конечно же, будем продолжать свое сотрудничество и с ООО «ИВЕКО-АМТ», и с компанией IVECO.

*Константин Перельгин,
исполнительный директор
транспортной компании «Уралстар»*



Юрий Быков:

«Первую партию IVECO мы приобрели 14 лет назад»



Юрий Быков, заместитель генерального директора Чайковского управления ДОО «Спецгазавтотранс»

Наше предприятие располагается в Ижевске, но работаем мы в основном на севере. Специализируемся на строительстве дорог, обустройстве технологических насыпей и выполнении других транспортных операций на территории Ямало-Ненецкого и Ханты-Мансийского автономных округов. Сотрудничаем мы с крупными нефтяными компаниями, отвечаем за организацию и эксплуатацию «зимников». Для выполнения всех этих задач компания располагает многочисленным парком грузовых автомобилей.

Первую партию машин производства СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» мы приобрели еще 14 лет назад. Поэтому можно сказать, что мы работаем с СП «ИВЕКО-УРАЛАЗ» с момента основания предприятия. Фактически мы были первыми потребителями «ивековских» автомобилей российской сборки.

Тогда это были капотные «Магирусы», которые долгие годы верой и правдой служили нам. С тех пор мы постоянно приобретаем и эксплуатируем грузовики IVECO, собираемые в Миассе. Сначала это была «двадцать девятая» машина, затем «тридцать девятая». Всего за эти годы мы купили более сотни автомобилей, большая часть которых продолжает эксплуатироваться и в настоящее время.

Почему мы остановили свой выбор на этих грузовиках? Во-первых, учитывалась их колесная формула — 6х6, дело в том, что у нас могут применяться только полноприводные машины. Во-вторых, практика показала, что IVECO TRAKKER, собираемые в Миассе, надежно работают в самых суровых условиях эксплуатации при температурах окружающего воздуха минус -40°C и даже ниже. В-третьих, учитывая, что производитель автомобилей располагается в Миассе, гораздо проще решаются все проблемы с обеспечением необходимыми запасными частями.

Удовлетворены ли мы своим выбором? Безусловно. Если бы было иначе, мы бы переключились на грузовики другой марки. В целом автомобилями мы довольны, нет нареканий к машинам и со стороны водителей, поэтому в настоящее время мы закупили еще одну крупную партию IVECO-AMT — автомобилей уже с новым названием. Приобретаем машины, укомплектованные различными «арктическими» опциями, из числа тех, что предлагает предприятие. Они действительно облегчают эксплуатацию машин в условиях низких температур. Импортные грузовики подобных «опционных пакетов» не имеют.

Есть ли проблемы техниче-

ского плана? Как я уже говорил, наши машины работают в очень сложных условиях. В подобных экстремальных условиях эксплуатации тяжело не только людям, тем же водителям, но и машинам. Так, мы считаем, что нужно больше внимания уделить переднему мосту, в частности, сделать более надежными чехлы шарниров. Если в зимних условиях проблем с ними нет, то летом абразив проникает в «пыльники», вызывая износ деталей. Но, справедливости ради нужно сказать, что, все-таки, каких-то серьезных проблем с миасскими IVECO TRAKKER у нас не было, практически все неисправности мы устраняем силами наших ремонтных подразделений.

Если говорить о работе СП «ИВЕКО-AMT» с потребителями, то на предприятии всегда можно получить консультацию по любым вопросам сервисного обслуживания и ремонта машин.

Мы используем не только автомобили IVECO, собранные в Миассе, но грузовики других марок, в том числе и зарубежных. Я бы не хотел сравнивать эти машины, скажу только, что свой дальнейший выбор мы сделали в пользу миасских машин.



Корпоративный журнал ООО «ИВЕКО-AMT», 2009. Учредитель: ООО «ИВЕКО-AMT». Издатель: ООО Фирма «АВТОПРАЙС». Адрес издателя: 454080, г. Челябинск, ул. Энгельса, 77. Тел.: (353) 261-27-13, тел./факс: (351) 261-27-75. E-mail: avtoinfo@ph.chel.ru. Над номером работали: А.М. Усольцев, Ю.А. Трескина, Ю.Н. Окулов, А.Д. Рулевский, В.В. Быстролетов, Е.Ю. Иванова, М.В. Костюченко, Н.Н. Клочко, Г.Г. Макаревич. Отпечатано в типографии ООО «Авангард-Пресс»: 454084, г. Челябинск, пр. Победы, 160, офис 245. Тел.: (351) 267-22-08, факс: 267-23-97. Тираж 990 экз.



МЕСТО ДЕЙСТВИЯ:
п-ов ЯМАЛ, разъезд Хралов

ВРЕМЯ ДЕЙСТВИЯ:
ЯНВАРЬ 2009 года. Температура воздуха: $-45-50^{\circ}$

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛИЦА:
трубоплетевозы **IVECO-AMT-633900**,
транспортируют за рейс две трубы
диаметром **1420 мм**, длиной **24 м**,
масса перевозимого груза **42 т**

IVECO-AMT

на строительстве
газопровода
«БОВАНЕНКОВО-УХТА»



РЕГИОНАЛЬНЫЕ
ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА
ООО «ИВЕКО-АМТ»

IVECO AMT



БРАТСК

Иркутская область
ООО «АвтоУрал-Ангара»
ул. Комсомольская, 43А, оф.10
(3953) 257178, 299755

ЕКАТЕРИНБУРГ

ООО «Ивеко АМТ-Екатеринбург»
ул. Декабристов, 16/18 «В»
(343) 2974026

ЕКАТЕРИНБУРГ

ООО «АвтоТехТрейд»
ул. Крылова, 35, оф.1
(343) 2683839, 3451421

ЗЛАТОУСТ

Челябинская область
ООО «Дизельцентр»
ул. Уржумская, 75
(3513) 626845

ИЖЕВСК

ДОО «Спецгазавтотранс»
Воткинское шоссе, 182
(3412) 602812

КЕМЕРОВО

ООО «Сибпромтранс»
ул. Муромцева, 1
(3842) 311112, 283233

КРАСНОЯРСК

ООО «УралАвто Сибирь»
ул. Авиаторов, 19, оф.208
(3912) 967397, 288562

КИРОВ

ООО «Кировтракцентр»
ул. Володарского, 69
(8332) 385444

НИЖНИЙ НОВГОРОД

ООО «Политраксервис»
ул. Электровозная, 7
(8312) 213368

ОМСК

ООО «АСМ-групп»
пр. Мира, 112, корп. 2
(3812) 226825

ПЕТРОЗАВОДСК

ООО «УралТехТранс»
ул. Новосулажгорская,
23/18
(8142) 742792, 744869

п. ПЛАСТУН

Приморский край
Тернейский район
ОАО «Тернейлес»
(42374) 34908

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ

ООО «Питертракцентр»
ул. Магнитогорская, 17а
(812) 3264689, 3260006

СЕВЕРО-ЕНИСЕЙСКИЙ

Красноярский край
ООО «Северная транспортная
компания»
пгт. Капитана Тибекина, 1
(3912) 973711

СУРГУТ, Тюменская область

ООО «СургутТраккерТрейд»
Ул. Промышленная, 16, стр. 5
(3462) 780046, 711585

ТОМСК

ООО «РубиконС»
Пер. Пугевоy, 36А
(3822) 66250, 470303

ТЮМЕНЬ

ООО «ТД СибПромАвто»
ул. Республики 252/10
(3452) 225257, 213253

ХАБАРОВСК

ООО «Дальлестехсервис»
ул. Горького, 61А
(4212) 400783, 270050

456313

РОССИЯ

Челябинская область
г. **МИАСС**
Тургорьякское шоссе, 8/2
ООО «ИВЕКО-АМТ»

тел./факс: (код 3513)
240977, 240488, 240766

ivecosales@iveco-amt.ru
www.iveco-amt.ru

