

ПРИЦЕПНАЯ ТЕХНИКА 2014/53



КОРПОРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

Челябинского Машиностроительного

Завода Автомобильных Прицепов

ПРЕЗЕНТАЦИЯ 8-ОСНОГО РАЗДВИЖНОГО ПОЛУПРИЦЕПА ТЯЖЕЛОВОЗА

ЧМЗАП 99908-010 с гидробалансирными гусакон и подвеской,
принудительной системой рулевого управления
всех колес, грузоподъемностью 100 тонн



Транспортные решения

для доставки
тяжелой гусеничной
техники стр. 6

Прицепная техника

с отсоединяемым
гусакон и передним
заездом стр. 12

Актуальные модели

для эксплуатации
в неблагоприятных
условиях стр. 25



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, УВАЖАЕМЫЕ КЛИЕНТЫ И ПАРТНЕРЫ!

Мы представляем Вам новый номер журнала «Прицепная техника» Челябинского машиностроительного завода автомобильных прицепов.

В этом выпуске мы изложили транспортные решения по доставке крупногабаритной спецтехники, подготовили несколько обзорных материалов по модельному ряду ЧМЗАП и осветили самые яркие корпоративные события уходящего года.

В блоке «Новости» вы найдете описание интересной разработки наших конструкторов – кузова для перевозки нефтяного шлама с места нефтедобычи в условиях экстремально низких температур. Там же мы разместили фоторепортаж о весенней и осенней выставках-конференциях: «Секреты прицепной техники ЧМЗАП» и «Прорыв Российского прицепостроения».

Для блока «Навстречу потребителю» мы выбрали наиболее востребованные модели для перевозки тяжелой гусеничной техники. В статье «Развитие модельного ряда в ответ на запросы рынка», мы отметили тенденции в производстве прицепной техники. В материале «Шкворень и ССУ – две половинки одного целого!» рассказали об основных особенностях подбора элементов автопоезда.

В преддверии новогодних праздников, я искренне рад возможности обратиться ко всем читателям журнала и поздравить Вас с наступающим Новым Годом и Рождеством! Хочу пожелать, чтобы в этом году сбылись Ваши самые заветные мечты.

Пусть Ваша энергия и оптимизм помогут в достижении новых высот, опыт и интуиция подскажут верные направления и удача всегда будет Вашей доброй попутчицей! А мы будем прилагать дальнейшие усилия для усовершенствования нашей техники и сервиса с учетом потребностей наших покупателей.

Надеюсь на неизменное внимание наших партнеров, друзей и, конечно же клиентов, что обязательно приведет к благополучию и процветанию.

Председатель совета директоров
ОАО «Уралавтоприцеп»
Е. О. Андреев

СОДЕРЖАНИЕ

Прицепы ЧМЗАП на страже восточных рубежей России	2
Универсальный трал для буровиков	3
Кузов для шламовеоза	4
Прицепы ЧМЗАП примут участие в Самарской «дорожной революции»	5
Транспортные решения для доставки тяжелой гусеничной техники	6
Развитие модельного ряда в ответ на запросы рынка 10 С 1956 года Челябинский завод автомобильных прицепов - ЧМЗАП, производит прицепы и полуприцепы для всей страны. За долгие годы предприятие накопило внушительный опыт и выработало универсальную формулу, с помощью которой успешно следует тенденциям развития рынка.	
Тяжеловозы с отсоединяемым гусаксом	12
Сталкиваясь с прицепной техникой, многие люди привыкли видеть массивные трапы, по которым сзади на платформу постепенно заезжает тяжелая дорожная техника, этот классический вариант распространен в нашей стране повсеместно, но есть и другой путь - в этом материале речь пойдет о прицепной технике с отсоединяемым гусаксом и передним заездом.	
Шкворень и ССУ – две половинки одного целого	15
Весенний и осенний призывы ЧМЗАП	16
27 марта и 27 ноября с успехом прошли традиционные конференции завода «Уралавтоприцеп»: «Секреты прицепной техники ЧМЗАП» и «Прорыв Российского прицепопостроения». Мероприятия посетили представители компаний заказчиков из разных уголков Отечества, стран СНГ и дальнего зарубежья.	
ЧМЗАП совершает прорыв	20
Самое значимое для предприятия событие 2014 г. – это выпуск первого и единственного отечественного 8-осного раздвижного полуприцепа-тяжеловеоза ЧМЗАП-99908-0000010 с гидробалансирными гусаксом и подвеской и принудительной системой рулевого управления всех колес, грузоподъемностью 100 т.	
Каталог актуальных моделей	25

«Прицепная техника»
Корпоративный журнал
Челябинского машиностроительного
завода автомобильных прицепов
ОАО «Уралавтоприцеп».

номер 53' 2014

Учредитель и издатель:
ОАО «Уралавтоприцеп»,
г. Челябинск,
ул. Хлебозаводская, 5.
тел. 8-800-200-02-74
www.cmzap.ru

Адрес редакции:
454038, г. Челябинск,
ул. Хлебозаводская, 5
pt@cmzap.ru

Редактор:
Лилия Шмуратова

Дизайн и верстка:
Катерина Аксеновских

Фотографии:
собственный фотоархив
ОАО «Уралавтоприцеп»

Отдел рекламы:
т./ф. (351) 210-01-78

Тираж номера: 15 000 экз.

Отпечатано:
в типографии
ООО РПФ «Графика»,
г. Челябинск, пр. Коммуны, 115,
тел. (351) 729-90-19

Заказ: 1901

Распространение:
адресная рассылка

Электронная версия журнала:
www.cmzap.ru



Прицепы ЧМЗАП на страже восточных рубежей России

На протяжении всей своей истории завод ЧМЗАП изготавливает прицепную технику, предназначенную для перевозки нестандартных и негабаритных грузов. На нашей технике перевозились химический реактор, космический корабль Буран, турбины для ГЭС и многое другое. Среди всех мега перевозок можно выделить определенную часть грузов, которые сами «ехать» просто не в состоянии, а плыть запросто. Так прицепная техника ЧМЗАП в свое время

перевезла морское судно «Гидрометеоролог», в 2005 точно в срок доставила 200-тонный корабль в акваторию реки Урал.

На этот раз заказ поступил на прицеп, способный перевозить моторную яхту КМ-132 «БЕРСУТ», которая в свою очередь осуществляет патрулирование восточных границ нашей родины на Чукотке и числится на службе в одной войсковой части.

Готовый прицеп ЧМЗАП 83981-062 соответствует всем техническим требованиям заказчика, а именно: три

оси, грузоподъемность до 20 тонн, прицеп оборудован сцепкой под фаркоп, масса снаряженного прицепа - 7700 кг. Габариты данного прицепа следующие: длина - 13,2 м, ширина - 3,4 м, высота - 4,4 м.

Существенной особенностью образца, являются установленные на прицепе кильблоки, которые производятся с учетом центра тяжести катера, при этом сами кильблоки соответствует всем обводам катера. Прицеп переназначен для эксплуатации по дорогам 1-3 категорий.





Универсальный полуприцеп для буровиков

Развитие топливно-энергетического комплекса в России идет семимильными шагами, только за 2013 год было открыто 30 нефтяных месторождений. По статистике добыча нефти в 2014 году составила 523,275 млн. тонн, а газа - 668 млрд м3. Тем актуальнее становится сотрудничество с компаниями нефтегазового сектора. Наряду с такими гигантами отрасли как – Газпром и Роснефть, компания «Уралавтоприцеп» поставляет технику и для инжиниринговых фирм. Одной из таких компаний является ООО «ИНТЕС», данная

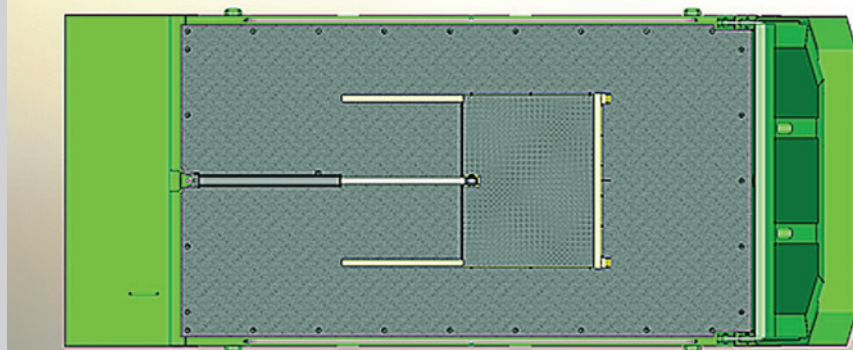
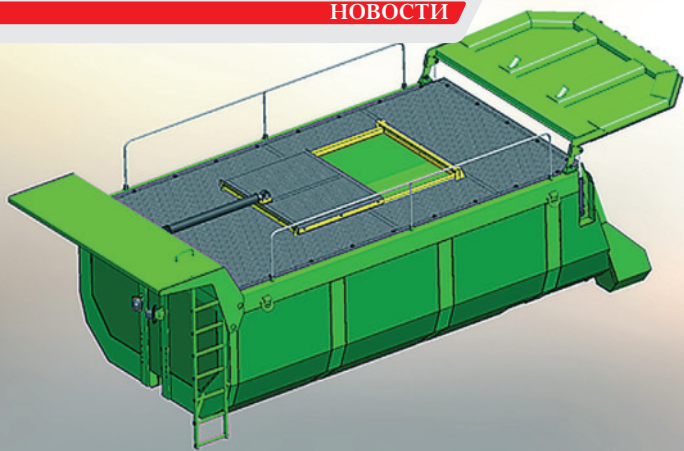
фирма занимается строительством нефтяных и газовых скважин различных конфигураций и конструкций, разного назначения и категорий сложности. Так же компания производит контрольно-измерительные приборы.

Заказчику требовался универсальный полуприцеп способный перевозить различный сортмент, лес, балки, технику и 20-футовые контейнеры. После конструктивных консультаций компания остановила свой выбор на 99064-081-К, на основе которой была разработана новая модель

99064-081-КФТ1, которая в итоге и поступила заказчику.

По сравнению с первоначально моделью, 99064-081-КФТ1, обладает рядом отличий. Для осуществления транспортных задач заказчика, на полуприцеп вместо простых одноступенчатых трапов были установлены уголковые, которые увеличили полезную длину площадки на 1194 мм, так в конструкцию были добавлены замки для перевозки 20-футовых контейнеров и коники для перевозки леса, балок и различного сортамента. Увеличилась и общая длина трапа с 13790 мм до 14125 мм.





КУЗОВ для шламовеоза

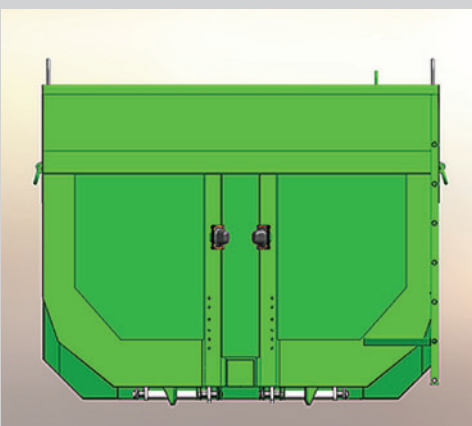
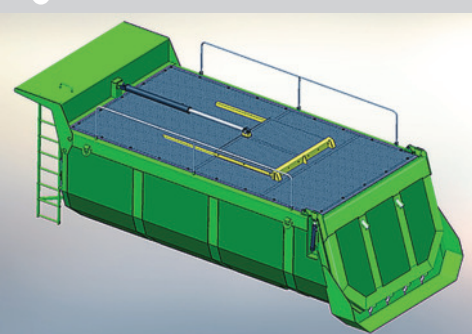
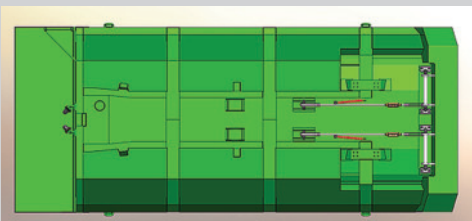
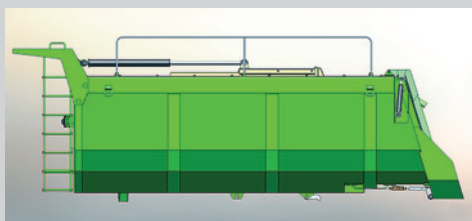
Нефтяные шламы – это сложные смеси, которые состоят из нефти, примесей (глины, металлов, песка) и воды. Они возникают при переработке, добыче или транспортировке нефти. Этот тип отходов представляет огромную опасность для природы и подлежит переработке или захоронению.

Для изготовления заказа за основу был взят классический самосвальный кузов Half-pipe (полутруба) производства ЧМЗАП, но вместо девяти с лишним метров, данный кузов был укорочен до 5255 мм. Его грузоподъемность равна 22-ум тоннам. Этот компонент будет установлен на шасси трехосного автомобиля-самосвала повышенной проходимости (возможно MAN 40410), взамен штатного самосвального кузова.

В обычной конструкции задний борт стандартного самосвального кузова открывается при опрокидывании назад с помощью силы тяжести, здесь задний борт приходит в движение с помощью гидравлического привода открывания, отметим так же, что задний борт оснащен быстроръемными резиновыми уплотнителями, которые обеспечивают необходимую герметичность кузова. В верхней части кузова на расстоянии 1,2 метра от заднего борта расположен люк 1х1,2 м для залива бурового шлама. Люк открывается в сторону кабины, имеет герметичное уплотнение при закрытии и дистанционное управление из кабины водителя. Привод люка - гидравлический. Дополнительно на приборную панель водителя выводится световой сигнал об открытом люке залива. Необходимо так же сказать, что все резиновые изделия, применяемые для уплотнения емкости шламовеоза, изготовлены в маслостойком и морозостойком исполнении.

Готовый кузов будет эксплуатироваться на нефтяных месторождениях в суровых условиях крайнего севера, где температура иногда может достигать до -50 градусов. Для того, чтобы шлам не примерзал к стенкам, внутри кузова покрывается специальным пластиковым материалом, обеспечивающим невозможность намерзания бурового шлама. Для этой же цели кузов оборудуется специальными газоприемниками, через которые выхлопные газы двигателя тягача поступают в полые каналы кузова, тем самым обеспечивая подогрев шлама. Последней мерой против излишне низких температур, является дополнительная теплоизоляция стенок кузова с помощью специального утеплителя.

Дополнительно для устранения попадания шлама на колеса трапа, устанавливается защитный фартук (брызговик) под задним свесом емкости. Для большей герметизации всей емкости, и заднего борта в частности, конструкторы усилили механизм запирания кузова и вместо двух замков поставили четыре.





ПОЛУПРИЦЕПЫ В «ДОРОЖНОЙ РЕВОЛЮЦИИ»

Правительством Самарской области 27 ноября 2013 года была утверждена областная программа под названием «Развитие транспортной системы Самарской области в (2014-2025 годы)». Согласно ей на обновление Самарских дорог с 2014 по 2016 год будет потрачено около 700 млн. рублей. Для реализации этой программы дорожными компаниями региона была закуплена новая дорожная техника. В основе своей это асфальтоукладчики, дорожные фрезы и ресайклеры. Большинство единиц техники произведено концерном Wirtgen Group.

До этого момента ресайклеры, не смотря на свою высокотехнологичность и эффективность, не использовались в дорожном строительстве Самарской области. Для перевозки новой дорожной техники, одно из предприятий Самарской области, обратилось с заказом к заводу ЧМЗАП. Выбор нашей компании был не случаен. Компания «Уралавтоприцеп» имеет богатый опыт производства полуприцепов для перевозки специализированной дорожной техники. Для решения своих транспортных задач дорожники Самары нуждались в балковом и низкорамном трале, который смог бы перевозить асфальтоукладчики, дорожные фрезы и ресайклеры.

Выбор был сделан в пользу ЧМЗАП 99903-036-КГТ. Данная модель представляет собой раздвижной низкорамный полуприцеп с гидротрапами, которые обеспечивают заезд техники под углом в 6-8 градусов, такие

ЦИФРЫ:

масса снаряженного полуприцепа/
17 000 кг

нагрузка на ССУ/
23 000 кг

количество колес/
16+2

максимальная скорость
60 км/ч

углы позволяют комфортно произвести погрузку дорожных фрез и ресайклеров. Раздвижной телескоп, которым оснащен полуприцеп, позволяет перевозить длинные балки и мостовые опоры. Для перевозки сортамента имеются вставные коники. Чтобы улучшить маневренность раздвинутого трала, последняя ось является самоустанавливающейся. В сдвинутом положении полуприцеп может перевозить 51,5 тонн груза, а раздвинутом - 43,5 тонны. Четыре оси оснащены пневматической подвеской BPW и пневматической тормозной системой с EBS фирмы Wabco. Полуприцеп укомплектован автономной гидростанцией, тентом на гусачной части и стяжными цепями для крепления груза.



ТРАНСПОРТНЫЕ для доставки гусеничной техники

Полуприцепы для перевозки тяжелой гусеничной техники, обычно перевозят широкий спектр дорожных и строительных машин: трактора, бульдозеры, экскаваторы, подъемные краны на гусеничном ходу. При выборе транспортного решения для перевозки спецтехники есть строгий список параметров, которые нужно и важно учитывать в первую очередь. Все параметры продиктованы спецификой груза – гусеничная техника широкая, высокая и имеет весьма существенный вес. Исходя из различных требований клиентов компании по грузоподъемности, конструкторами завода ЧМЗАП была разработана целая гамма полуприцепов от 20 до 70 тонн, которые имеют в своем арсенале от 2 до 6 осей.

Ширина перевозимой техники может варьироваться, для решения этой проблемы, полуприцепы, предназначенные для перевозки подобного рода техники, комплектуются уширителями платформы, которые увеличивают ее ширину от 500 мм до 940 мм. Для удобной погрузки техники с разным расстоянием между гусеницами, на полуприцепе устанавливаются трапы с возможностью корректировки по ширине, например от 2340 мм до 2960 мм.

Высота гусеничной техники в массе своей весьма внушительна, что бы вписаться в габарит по высоте, конструкторы были вынуждены

как можно ниже опустить платформу, потому в основном для данных целей производятся среднерамные и низкорамные полуприцепы. Так погрузочная высота от модели к модели может изменяться от 885 мм до 1259 мм. Максимально низкое расположение площадки обеспечивается так же и малым диаметром шин (235/75 R17,5). Самые низкорамные модели способны перевозить технику высотой до 3,1 метра. При этом стоит заметить, что у низкорамных полуприцепов есть некоторое преимущество – центр тяжести груза смещен вниз, а это значит, что весь полуприцеп становится более устойчивым к опрокидыванию.

Так же очень часто встречающимся фактором при выборе трапа является наличие в конструкции рамы дополнительной площадки, предназначенной для перевозки различных ковшей и другого оборудования. Другие параметры, например, подбор полуприцепа по характеристикам тягача, носят более индивидуальный характер.

Условно всю прицепную гамму ЧМЗАП можно разбить на 6 категорий: 20 тонн, 35-40 тонн, 45 тонн, 54 тонны, 60 тонн и 70 тонн. Рассмотрим каждую из этих категорий подробнее.

Классической моделью с грузоподъемностью 20,5 тонн является – ЧМЗАП 938530-037У. Данная

РЕШЕНИЯ ТЯЖЕЛОЙ



Модель: ЧМЗАП 99904-011-НУ

модель укомплектована 2 осями с двухскатной ошиновкой и механическими однозвенными трапами с возможностью раздвигаться по ширине от 2500 мм до 3440 мм. Рабочая длина платформы 11200, а ширина может варьироваться от 3000 мм до 3500 мм. Угол въезда по трапам 13 градусов, такой угол не доставит особых трудностей при погрузке.

Два следующих стандартных полуприцепа представляют категорию - 35-40 тонн. Это тралы ЧМЗАП 99064-042 (36,6 тонн) и 99064-081КШТ2 (38 тонн) обе модели имеют по 3 оси. Длина рабочей платформы ЧМЗАП 99064-042 равна 11100 мм, ширина варьируется от 2500 до 3000 мм. Отличительной чертой трала является наличие двухступенчатых гидравлических трапов, которые обеспечивают комфортный заезд на платформу под углом в 9 градусов.

В модели 99064-081КШТ2 присутствуют двухступенчатые трапы, в сравнении с остальными они более компактны, а значит имеют меньшую парусность и экономят топливо, и следовательно деньги владельца. Уширители увеличивают ширину платформы до 3 м, длина здесь - 10500 мм. Для большей универсализации полуприцепа, он укомплектован увязочными петлями для крепления груза и стойками конниками.

Тралы следующей весовой категории имеют говорящее обозначение - G45, что означает, что их грузоподъемность составляет 45 тонн. Длина платформы в 99064-042 G-45 схожа с длиной платформы в модели 99064-081КШТ2 - ровно 11100 мм. Так же варьируется ширина с 2500 мм до 3 метров. Двухступенчатые механические трапы высотой в 2730 мм и возможностью раздвигаться по ширине с 2440 до 2960 мм обеспечивают заезд техники под углом в 11 градусов. В отличие от предыдущей модели трал ЧМЗАП 99064-081К G-45 имеет одноступенчатые короткие трапы, но на

этом отличия не заканчиваются. Так 99064-081К G-45 не такой низкорамный, его погрузочная высота 1259 мм, односкатная ошиновка и более крупный типоразмер шин на трех осях (445/65 R22) дает в целом те же 45 тонн. Хотя ширина платформы остается в пределах 3 метров, длина здесь увеличивается до 12000 мм.

Теперь рассмотрим группу моделей с грузоподъемностью в полсотни тонн. Классической моделью здесь будет ЧМЗАП 99903-033 с 4 осями, последняя из которых для улучшения маневренности была сделана самоустанавливающейся с возможностью угла поворота в 27 градусов! Рабочая длина трала 10600, ширина меняется стандартно на 500мм, двухступенчатые трапы передвигаются в диапазоне от 2340 - 2960 мм. Дополняет набор, пневматическая подвеска BPW.

Приближаясь к настоящим тяжеловозам, в категории 60 представлены два полуприцепа: ЧМЗАП 99904-011НУ и ЧМЗАП 9990-073-01НС. Несмотря на небольшое количество осей у 9990-073-01НС (всего 3), он относится к классу 60-тонников. Данная модель это гражданская адаптированная версия настоящего танковоза. Полуприцеп сделан на основе сварной рамы из продоль-

ных лонжеронов и поперечин усиленной конструкции. Для погрузки несправной техники полуприцеп оборудован гидравлической лебедкой. Интересный факт - превосходные технические характеристики и конструкторские решения полуприцепа, сподвигли военные ведомства других государств скопировать этот прицеп и использовать его в своих вооруженных силах.

Главной особенностью трала ЧМЗАП 99904-011НУ является наличие 5 осей с двухскатной ошиновкой, при этом две последние оси могут поворачиваться под углом в 20 градусов. Остальные параметры не имеют особых отличий от предыдущих моделей: длина платформы - 11100, максимальная ширина 3000 мм, двухступенчатые механические трапы могут раздвигаться с 2340 мм до 2960 мм, погрузочная высота - 920 мм.

И последним в нашем обзоре рассмотрим тяжеловоз с большой буквы - ЧМЗАП 99902-012. Грузоподъемность этого трала составляет 70 тонн, он укомплектован 6 осями, 3 из которых неуправляемые, а 3 крайние самоустанавливающиеся. Подвеска трала пневматическая, зависимая, производства BPW. Рабочая тормозная система с ABS конфигурации 4S/3M производства WABCO. Двухступенчатые механические трапы обеспечивают угол заезда в 14 градусов.

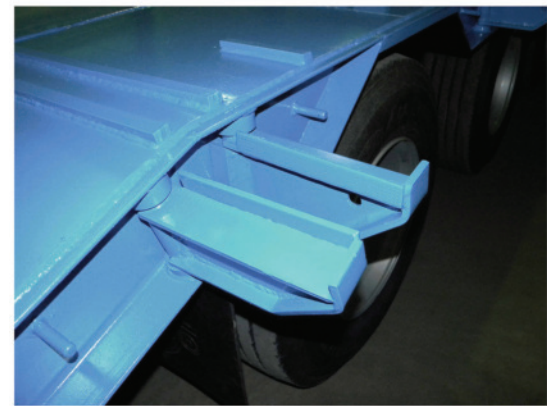
Тяжеловозы ЧМЗАП, предназначенные для перевозки гусеничной техники, изначально разрабатывались по заказу Министерства обороны для перевозки танков и бронетранспортеров, они прошли самые жесткие испытания на военных полигонах. Сегодня эта техника нашла применение в гражданских отраслях народного хозяйства, но качество и надежность, заложенные военными в тяжеловозы ЧМЗАП не имеет срока давности.

Модель: ЧМЗАП 99903-033





НАВСТРЕЧУ ПОТРЕБИТЕЛЮ



РАЗВИТИЕ МОД В ОТВЕТ НА запросы рынка

С 1956 года Челябинский завод автомобильных прицепов - ЧМЗАП, производит прицепы и полуприцепы для всей страны. За долгие годы предприятие накопило внушительный опыт и выработало универсальную формулу, с помощью которой успешно следуют тенденциям развития рынка. Идеология компании «Уралавтоприцеп» заключается в индивидуальном подходе к каждому заказу, благодаря этому предприятие активно реагирует на запросы рынка и своих клиентов.

За годы работы предприятия, специалисты компании успели установить определенные тенденции покупательских предпочтений в части доработки прицепной техники. Первая тенденция состоит в том, что на заводе ЧМЗАП выпускаются классические 2-ух, 3, 4, 5, 6-осные модели для каждодневных потребностей, они имеют строго определенный функционал, хорошо зарекомендовали

себя у покупателя и пользуются заслуженным спросом. Это такие модели как: ЧМЗАП 93853-037, 99064-042, 99903-033, 99904-11, 99902-12, 99064-081 и 93371-71. Данные модели согласно техническим требованиям заказчика дополнительно незначительно дорабатываются, что позволяет выпускаемой продукции максимально соответствовать ожиданиям клиента. Отметим, что по желанию заказчика доработке могут подвергаться любые модели из ассортимента прицепной техники ЧМЗАП.

Вторая тенденция заключается в том, что в процессе подбора полуприцепа тягач покупателя не всегда соответствует параметрам полуприцепа, что бы решить эту проблему конструкторский отдел завода изменяет высоту гусачной части, корректирует нагрузку на ССУ тягача, укорачивает или наоборот удлиняет грузовую платформу в зависимости от типа перевозимого груза

Так же осуществляется подбор дополнительных комплектующих и параметров под тип перевозимого груза, дополнительно обговаривается длина и ширина грузовой платформы, наличие бортов, дополнительная установка коников, контейнерных замков. Отмечается так же повышенный спрос на установку выдвижных уширителей вместо флажковых, а так же переход с рессорно-балансирных подвесок на пневматические. Увеличивается заказ машин с угловыми трапами. Отдельная группа покупателей требуют наличие гидроредуктора и гидротрапов, хотя в общей массе количество таких заказов весьма незначительно.

Согласно третьей тенденции в последние годы мы наблюдаем повышенный спрос на сложную и дорогостоящую технику - многоосные машины с 4, 5, 6, 7, 8 осями, в которых используется раздвижные телескопы с применением высокопрочных шведских сталей марки HARDOX и принудительных систем поворота осей, в пример можно привести такие модели, как: ЧМЗАП 99903-035-Т, 99904-020, 99905-010. За последние годы наш клиент набрался большого опыта использования зарубежных образцов прицепной техники, и теперь требует от отечественного производителя более сложных технологических решений. Компания «Уралавтоприцеп» своевременно отвечает на потребительские запросы и насыщает рынок подобными моделями.

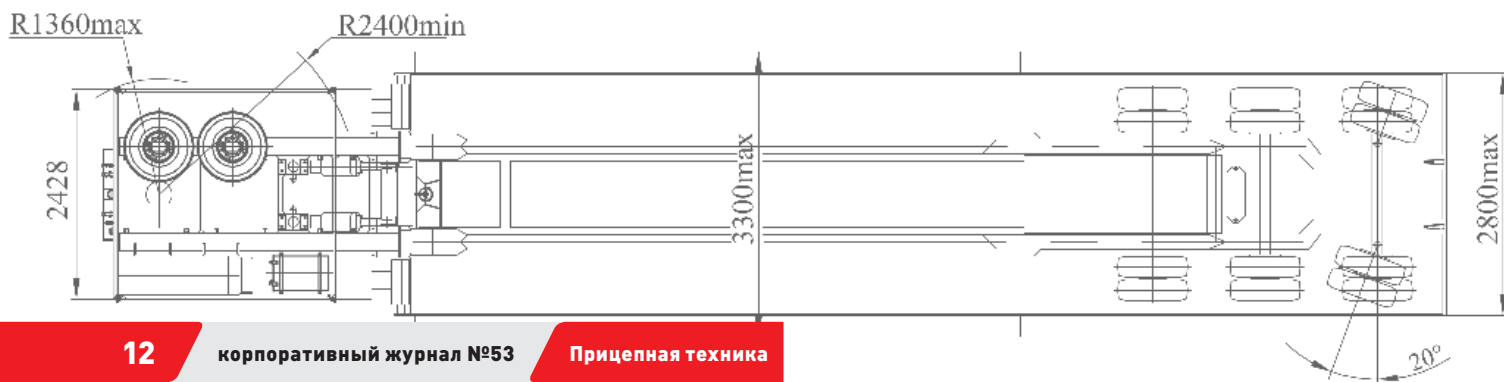
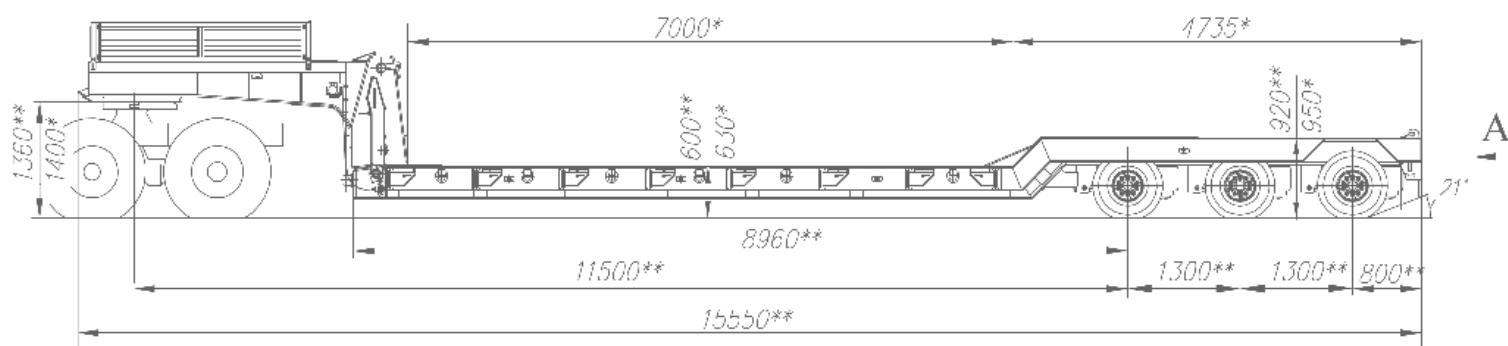
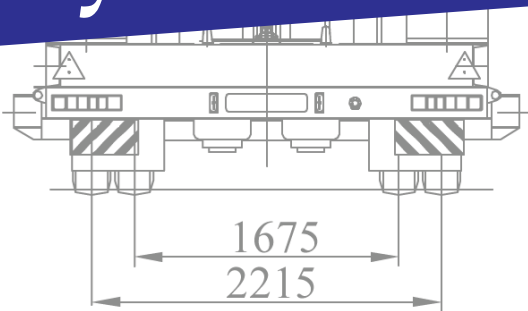
Так же хочется отметить, что многоосные машины по праву являются флагманами в продуктовой линейке компании «Уралавтоприцеп».

ЕЛЬНОГО РЯДА





ТЯЖЕЛОВОЗЫ с отсоединяемым гусачком



Сталкиваясь с прицепной техникой привычно видеть массивные трапы по которым сзади на платформу постепенно заезжает тяжелая дорожная техника. Это классический вариант и распространен в нашей стране повсеместно. Однако существует потребность в другом способе погрузки - в этом материале речь пойдет о прицепной технике с отсоединяемым гусакom и передним заездом. Для чего нужны такие полуприцепы? Полуприцепы с передним заездом техники используются для перевозки тяжелой и крупногабаритной дорожно-строительной техники и самоходных буровых установок. Для того, что бы автопоезд с грузом вписывался в нормативные характеристики, установленные ПДД, наши конструкторы разработали уникальные решения.

Габарит по длине

Эксплуатация прицепной техники занятие далеко не дешевое, а это значит гонять технику понапрасну не самый лучший вариант. Дабы сократить количество рейсов и увеличить КПД траля важно использовать каждый метр платформы, а что бы полезное пространство полуприцепа по длине было максимальным, конструкторы были вынуждены отказаться от заднего заезда техники, и убрали задний обвес с трапами. В место этого они оснастили полуприцеп небольшими трапами и механизмом отсоединения гусака.

Габарит по высоте

Характерной чертой тяжеловоза с отсоединяемым гусакom является минимальная погрузочная высоты основной платформы, здесь она составляет 600 мм,

это означает, что здесь сможет разместиться техника высотой до 3,4 метра, добавим так же, что на второй площадке погрузочная высота составляет около 920 мм.

Габарит по ширине.

Поместить широкую технику подчас бывает очень трудно, потому траля данного типа производятся с максимально широкой платформой до 3000 мм.

На заводе ЧМЗАП существует 3 разные модели, которые различаются своими габаритными характеристиками и высотой ССУ, а так же одна модель, которая сохраняя концепцию полуприцепа с передним заездом, имеет в своем арсенале и раздвижной телескоп. Классической моделью полуприцепа с отсоединяемым гусакom является - ЧМЗАП 93371-020, в свою очередь от нее модифицирована модель 93371-020 Ш,



которая являясь производной от предыдущей модели имеет одно важное отличие – она широкая, постоянная ширина платформы здесь - 3000 мм, и данный параметр невозможно изменить. В остальном, здесь все аналогично: грузоподъемность – 50 тонн, масса полуприцепа – 16 тонн, три оси с двухскатной ошиновкой, подвеска пневматическая с одной самоустанавливающейся осью, рабочая тормозная система с ABS конфигурации 4S/3M производство WABCO, типоразмер шин 235/75R17,5, длина платформы 11235 мм.

Еще больше отличий от первой модели можно найти в 93371-020 ДШНС, у этого трала длина платформы увеличена с 11235 до 11735 мм, высота ССУ уменьшена на 50 мм и теперь равна 1400 мм, еще больше вырастает ширина основной площадки, здесь она достигает 3300 мм! Возможности

по массе перевозимого груза остаются практически без изменения.

Последней по порядку, но не по значению является модель 93371-030, этот низкорамный полуприцеп с отсоединяемым гусакот отличается от своих собратьев тем, что обладает раздвижной рамой. Как и родственная модель, она предназначена для перевозки крупногабаритной колесной и гусеничной техники, но массой до 35 тонн в раздвинутом, и 48 тонн в сдвинутом положении.

Платформа является многофункциональной. Для перевозки колесной гусеничной техники предусмотрены специальные ниши, которые позволяют снизить габарит по высоте. При перевозке гусеничной техники ниши закрываются металлическими настилами.

Еще одним отличием данного трала является установленная система безопасности EBS-E фирмы WABCO,

которая обеспечивает надежную работу тормозной системы. В состав этой системы входит специальное устройство Smart Board, которое осуществляет контроль широкого диапазона функций и состояния полуприцепа. Подвеска на полуприцепе BPW пневматическая трехосная, последняя ось самоустанавливающаяся.

Рассмотрев весь модельный ряд тралов с передним заездом производства ЧМЗАП, хочется добавить пару интересных фактов. Рамы каждого из полуприцепов серии 93371, изготовлены на основе низкопрофильных балок с сечением в 350 мм, это самые низкие балки, которые применяются при производстве рам полуприцепов. Так же при изготовлении лонжеронов рамы им задается обратный прогиб на 50 мм, а уже при погрузке лонжероны за счет веса перевозимого груза выравняются до нужных значений.



ШКВОРЕНЬ И ССУ ДВЕ ПОЛОВИНКИ ОДНОГО ЦЕЛОГО!

Мало кто знает, что седельно-сцепное устройство (ССУ) является единственным механическим элементом соединяющим тягач и полуприцеп.

Седельно-сцепное устройство это важный агрегат во всем автопоезде, который влияет на многие фактор: надежность, безопасность, маневренность и многое другое.

Все полуприцепы ЧМЗАП оснащены шкворневой системой крепления (шкворень на полуприцепе и седельно-сцепное устройство на тягаче). Зачастую при выборе полуприцепа, клиенты компании ОАО «Уралавтоприцеп» сталкиваются с такой проблемой, когда полуприцеп подходит по всем параметрам, но есть одна загвоздка. Высота ССУ тягача, который использует покупатель либо слишком высокая, либо слишком низкая, и подцепить желанный трал к своему тягачу нет никакой возможности. Решить эту проблему можно еще на стадии производства полуприцепа, для этого нужно просто изменить высоту опорной плиты. Сделать данную конструкторскую доработку возможно, если заменить ССУ тягача, но очень дорого или не представляется возможным. Так скорректировать высоту опорной плиты можно на любой модели полуприцепа ЧМЗАП в диапазоне от 1000 мм до 1900 мм, с шагом в 100 мм.

Как мы знаем, полуприцеп отличается от прицепа тем, что на полуприцепе часть нагрузки от перевозимого груза распределяется и на сам тягач, в конструкторской документации этот параметр звучит как – нагрузка на ССУ. При увеличении или уменьшении высоты опорной плиты в любой модели полуприцепа ЧМЗАП нагрузка на ССУ тягача никак не изменится.

Еще одним важным фактором при подборе трала является такая деталь как - шкворень. Подавляющее число производителей тягачей оснащают свои машины седельно-сцепными устройствами, которые сцепляются с шкворнями строго установленного размера.

На заводе ЧМЗАП производится два стандартных типоразмера шкворня. Первый тип шкворня равен в диаметре 50,8 мм, что составляет 2 дюйма, такие шкворни используются на полуприцепах с полной массой не более 55 тонн. Второй тип шкворня, равен в диаметре 88,9 мм или 3,5 дюйма, этот тип применяется на тралах с полной массой от 55 тонн до

110 тонн. Существует так же специальный (нестандартный) шкворень с размером 100мм.: для военных прицепов и полуприцепов с полной массой более 55 тонн, для эксплуатации в тяжелых дорожных условиях.

При изготовлении шкворней используются специально оговоренные стали высокой прочности и износостойкости.

При подборе полуприцепа покупатель может выбрать: будет установлен отечественный шкворень или зарубежный образец, например шкворни фирмы JOST или Georg Fisher.





Весенний призыв ЧМЗАП

27 МАРТА с успехом прошел семинар компании «Уралавтоприцеп» «СЕКРЕТЫ ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ ЧМЗАП». Как и прежде участники продемонстрировали обширную географию интереса к прицепной технике ЧМЗАП: Санкт-Петербург, Москва, Кисловодск, Казань, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Киров, Чита, Тюмень и Новосибирск, Казахстан.

Представителей строительных, логистических, нефтегазовых компаний и дилеров спецтехники объединила потребность в качественной технике от Челябинского завода. Традиционно первым делом гости провели осмотр завода. Экскурсоводом выступил заместитель директора по производству - Котов Сергей Николаевич. В начале экскурсии Котов С.Н. попросил гостей соблюдать меры безопасности, а так же кратко рассказал о предстоящем маршруте.

Первой остановкой стал сборочно-сварочный цех. Здесь происходит сваривание рам будущих полуприцепов. Гости смогли оценить эффективность современной дробеструйной камеры «KIESS», при обработке в подобной камере не только удаляются вся ржавчина и неровности, но и обезжиривается поверхность после сварки. Чуть позже, гости увидели как происходит процесс сваривания рам с помощью шведских сварочных аппаратов «Kempr» и немецких «Miller». Проходя между цехами, Сергей Котов объяснил принцип логистической работы завода, как на разных этапах произ-

водства на каждый отдельный экземпляр готового продукта формируются отдельные машинокомплекты, которые доставляются на рабочие пункты.

Следующим цехом на пути стал прессово-заготовительный. В этом цеху производится заготовка листового металла: резка, гибка, сверловка. Самый большой интерес, гости уделали недавнему приобретению завода – сварочному аппарату американской компании Bug-O Systems, который способен сваривать двутавровую балку переменного сечения. Приобретение столь сложного и современного оборудования было обусловлено специфичностью рам ЧМЗАП. Благодаря сварочному portalу, который одновременно приваривает верхний и нижний пояс, можно изготавливать цельные балки переменного сечения. Аппарат был запущен в работу зимой 2014 года, потому интерес к нему был вполне закономерен.

Далее участники прошли в механомонтажный цех. На этом участке производства осуществляется монтаж всего навесного оборудования: осей, колес, рессор и т.д. Следующей остановкой стал цех мелких серий в котором производятся машины, которые изготавливаются в единичном количестве. По ходу знакомства с заводом, Сергей Котов консультировал участников экскурсии и отвечал на возникшие вопросы. Познакомившись со всем производственным циклом завода, гости проследовали на домашнюю выставку прицепной техники ЧМЗАП. На завод-

ской презентации были представлены такие модели как: 9906-038-БЭУ21, 99064-042-К, 8358-10-04М, 99064-081КШТ, 9990-073-01НС, 99904-011НУ.

Осмотрев выставочные образцы, гости завода были приглашены в отель «SMOLINOPARK», где в 17.00 начался традиционный семинар «Секреты успеха прицепной техники ЧМЗАП».

Начальник конструкторского сектора - Павел Геннадьевич Коновалов и заместитель главного конструктора Юрий Яковлевич Гольдштейн представили основные гаммы прицепной техники завода.

Гостями конференции стали представители компании BPW — Сергей Уткин и Александр Куликов. Первый рассказал историю завода, провел краткий обзор продуктовых линеек компании и ответил на все интересующие вопросы, второй представил линейку комплектующих BPW, которые могут быть дополнительно установлены при производстве полуприцепа. Стоит отметить, что семинар проходил в формате живого общения и дружеской атмосфере, каждый из участников мог задать интересующий его вопрос и получить экспертный ответ, в некоторых случаях разгорались жаркие дискуссии.

В заключении семинара с короткой презентацией выступил представитель компании ВТБ-Лизинг - Михаил Бенифанд, он рассказал о преимуществах продуктов компании ВТБ. После семинара, все участники продолжили общение на банкете, который стал приятным завершением дня.

ЭКСКУРСИЯ ПО ЗАВОДУ ЧМЗАП

СОБЫТИЯ



ВЫСТАВКА ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ ЧМЗАП



СЕМИНАР «СЕКРЕТЫ УСПЕХА ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКИ ЧМЗАП»



БАНКЕТ В «SMOLINOPARK»





Осенний призыв ЧМЗАП

Завод «Уралавтоприцеп» совершил очередной прорыв в отечественном прицепостроении!

27 ноября ОАО "Уралавтоприцеп" презентовал принципиально новый 8-осный раздвижной полуприцеп-тяжеловоз ЧМЗАП-99908-0000010 с гидробалансирными гусакон и подвеской, принудительной системой рулевого управления всех колес, грузоподъемностью 100 тонн. Его возможности, без преувеличения, открывают новую эру Российского прицепостроения и задают высокую планку дальнейшего развития отрасли. На двух дневную конференцию-презентацию в отель Radisson Blu были приглашены представители компаний партнеров и клиентов со всей России, ближнего и дальнего зарубежья.

Программа мероприятия включала выставку раздвижных полуприцепов-тяжеловозов ЧМЗАП: 9990-073-01-РВ и 99908-010 с демонстрацией технико-эксплуатационных характеристик уникальной новинки. Тяжеловоз впечатлил своей маневренностью. 8-осный гигант проехал через весь город в час пик, а потом развернулся и сделал «восьмерку» на парковке отеля с грацией легкового автомобиля.

Мероприятие продолжилось в уютной атмосфере конференц-зала отеля Radisson Blu, где первые лица предприятия «Уралавтоприцеп» рассказали о целях и задачах, которые стояли перед конструкторским отделом.

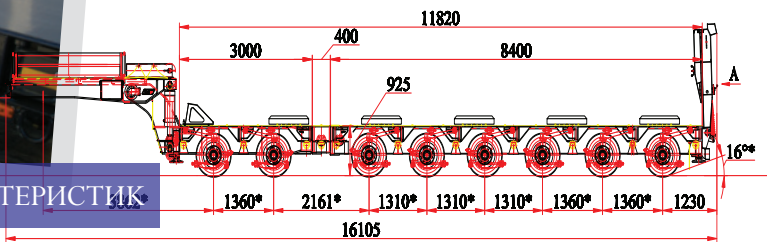
Стоит отметить, что коллектив ЧМЗАП поздравил с успехом делегации от полномочного представителя Президента РФ в УрФО и Союза Машиностроителей. Спикерами также стали представители компаний поставщиков, принявших непосредственное участие в создании полуприцепа. Деловая программа закончилась неформальным общением во время банкета в ресторане отеля.

Экскурсия по производству завода «Уралавтоприцеп» составила программу второго дня конференции. Итогом очередного семинара стало укрепление деловых и дружеских взаимоотношений.

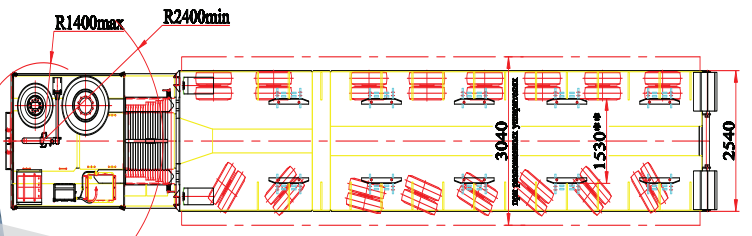




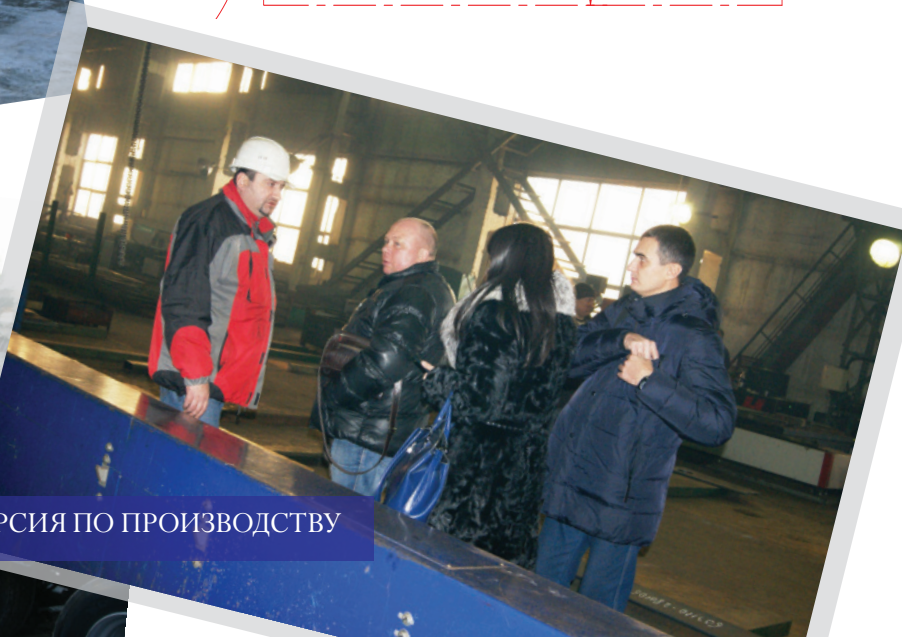
СЕМИНАР «ПРОРЫВ РОССИЙСКОГО ПРИЦЕПОСТРОЕНИЯ»



ДЕМОНСТРАЦИЯ ТЕХНИКО-ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК



ЭКСПУРСИЯ ПО ПРОИЗВОДСТВУ



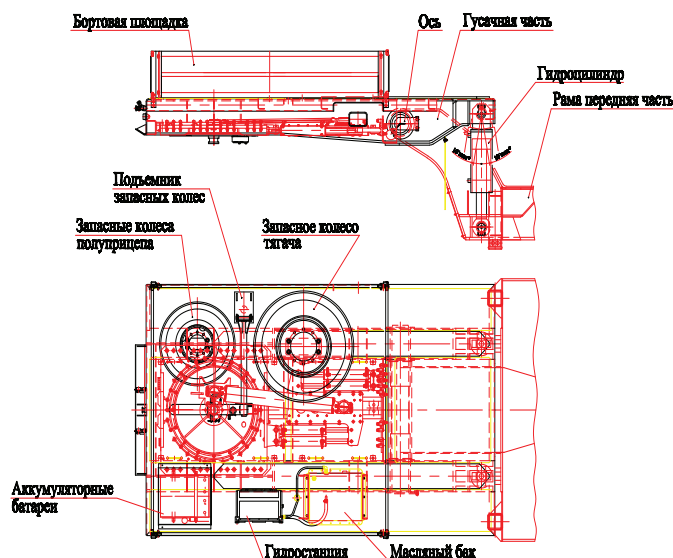
ЧМЗАП совер

Технологические решения 8-осного раздвижного полуприцепа-тяжеловоза 99908-010.

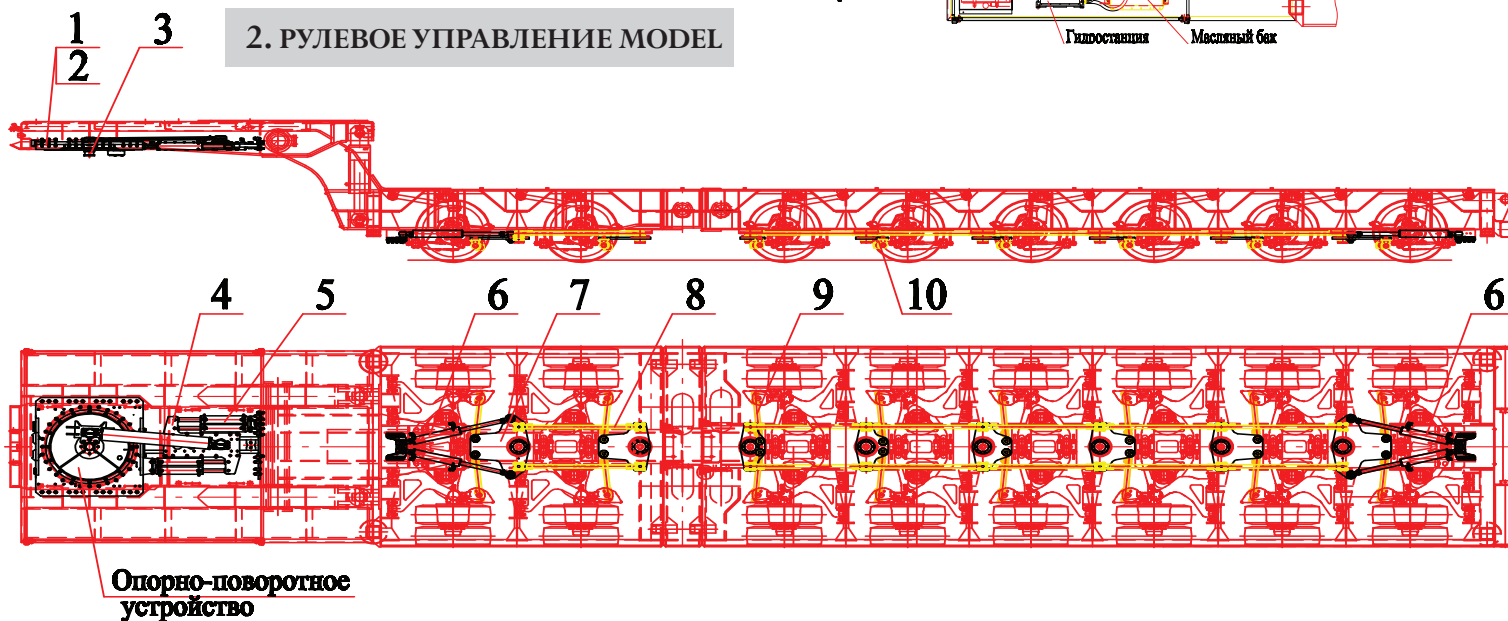
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Масса перевозимого груза	100 000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	26 000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	30 000 кгс
Нагрузка на дорогу через шины	96 000 кгс
Число колёс	32+2 шт
Шины	245/70 R17,5
Угол въезда по трапам	16°
Максимальная скорость	60-80 км/ч

1. УСТАНОВКА ГИДРОБАЛАНСИРНОГО ГУСАКА



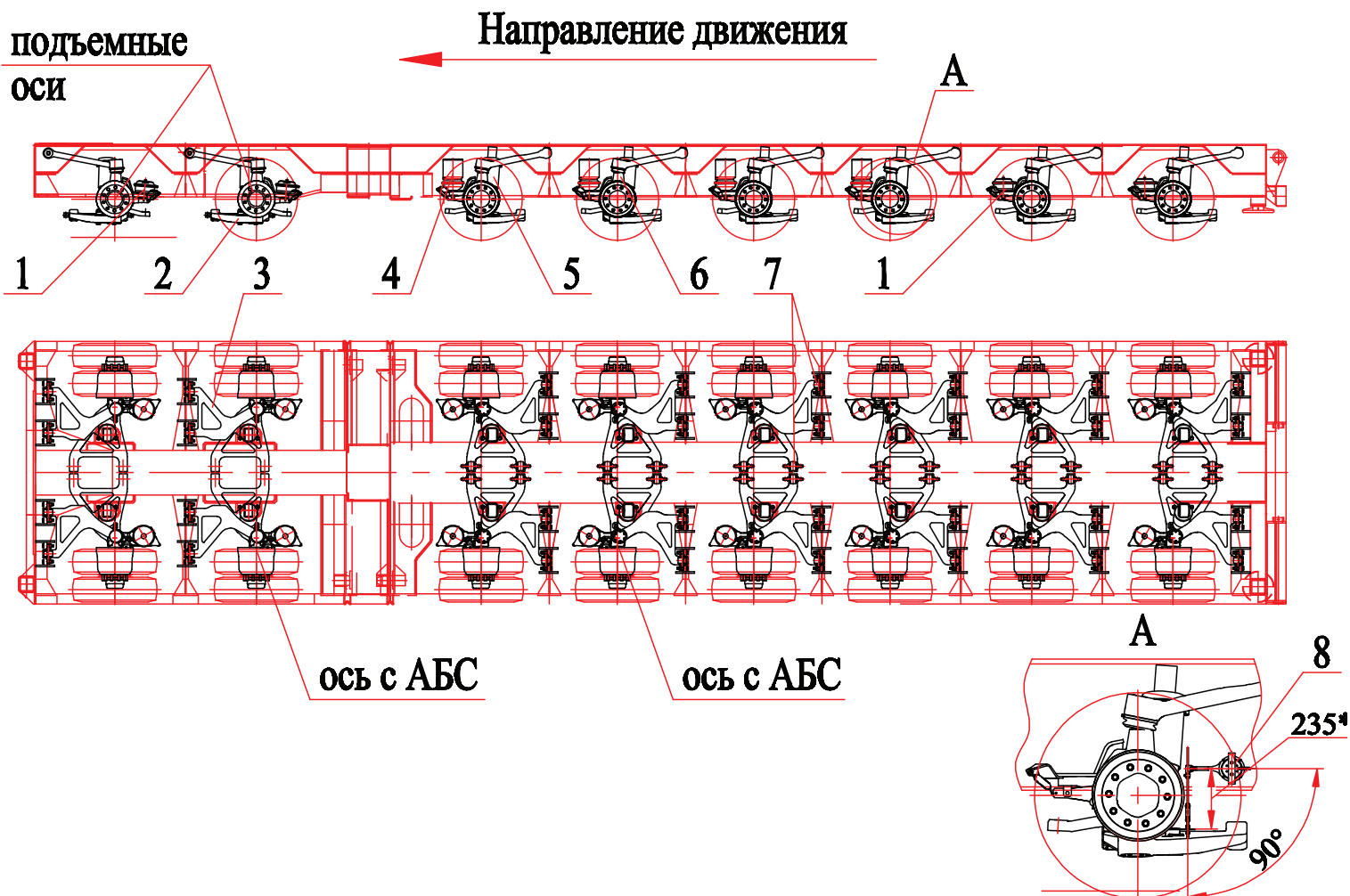
2. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ MODEL



1-опорный подшипник; 2-опорно-поворотная плита с клином; 3-шкворень; 4-кривошипно-ползунный механизм; 5-задающий гидроцилиндр; 6-отслеживающий гидроцилиндр; 7-рычаг рулевой; 8-тяга продольная; 9- тяга поперечная; 10-палец рулевой тяги.

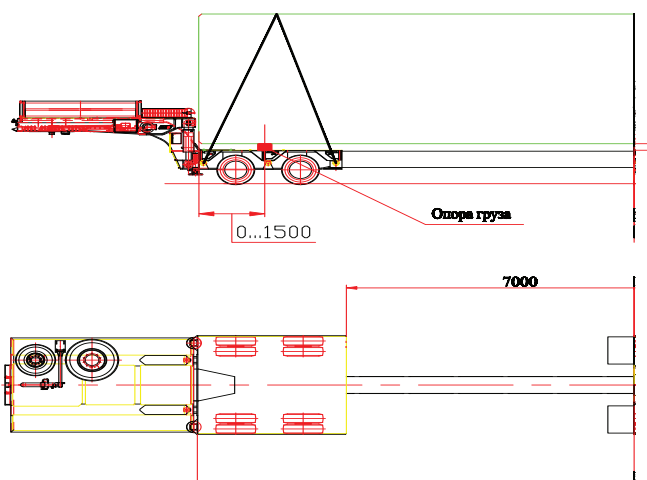
шагает прорыв

3. УСТАНОВКА ПОДВЕСКИ MODEL



1-тормозная камера; 2-нижний поперечный рычаг; 3-верхний продольный рычаг; 4-камера тормозная с энергоаккумулятором; 5-гидроцилиндр; 6-шкворневое соединение; 7-сайлентблок; 8-датчик высоты платформы.

СХЕМА РАЗМЕЩЕНИЯ ДЛИННОМЕРНЫХ КРУПНОГАБАРИТНЫХ САМОНЕСУЩИХ ГРУЗОВ



ИТОГИ года

Российский рынок прицепной техники в 2014 году показал в целом устойчивый динамический спрос. Он не был активно положительно растущим, но и значительных спадов не проявлял. Демонстрировал он и основные тенденции, сложившиеся в последние пять лет в сторону приобретения бывшей в употреблении и импортной прицепной техники. Однако на запланированный в 2014 году выпуск продукции ЧМЗАП это не повлияло, ввиду того, что мы ориентированы на производство тяжелых машин. В целом, по году, объем продаж нашего предприятия сложился выше уровня 2013г.

Что касается рынка спецтехники для перевозки негабаритных и тяжеловесных грузов, то в 2014 году мы укрепились и существенно приросли на данном сегменте. Российские покупатели, выбирая серьезные тралы, традиционно отдают предпочтение отечественным производителям. И завод «Уралавтоприцеп» является одним из объемообразующих поставщиков прицепной техники для этой ниши. Сформировавшееся положение обусловлено несколькими факторами. Самый критический - разумеется, ценовой. Наша ценовая политика достаточно взвешена, чем повышает востребованность именно моделей ЧМЗАП. Свою роль играют и сроки поставки. Зарубежные производители, в основном лидируют немецкие и итальянские, не способны спорить с нашим

заводом по времени поставки. Средняя скорость обработки заказа нашего предприятия – месяц или полтора, после оформления заявки, в то время, как иностранные заказы могут идти до полугода.

Про надежность и качество, существенный фактор для покупателя, нашей продукции убедительнее всего говорят наши контракты с силовыми государственными структурами РФ. Мы являемся единственным стратегическим поставщиком техники для оборонного комплекса России. Это и предмет гордости для нас, и аргумент конкурентоспособности для всех участников рынка. И, конечно, самое значимое для нашего предприятия событие 2014 года - это выпуск первого и единственного отечественного 8-осного раздвижного полуприцепа тяжеловоза, с принудительным управлением поворотом колес на всех осях, грузоподъемностью 100 тонн.. Существенных изменений в конкурентной среде мы в уходящем году не наблюдали. Сказывается специфика рынка: значимая реакция на любые изменения экономического и политического характера проявится в среднесрочной и долгосрочной перспективе. Конкурентная среда изменением структуры и плотности пока не отозвалась на кризисные проявления.

В 2014 году мы следовали программе модернизации

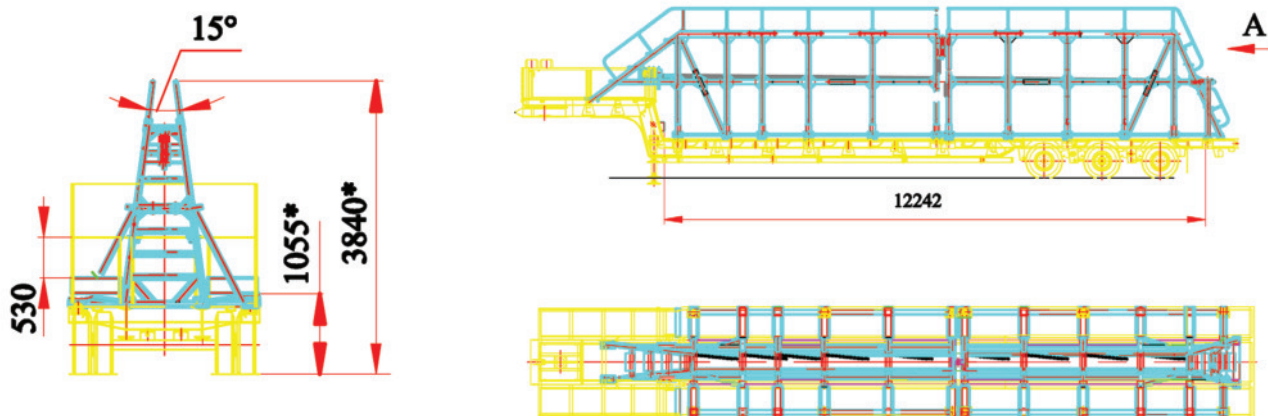
производственного процесса. Полностью реструктуризовали цех механической обработки: цех «переехал» на новые производственные площади. В ЦМО была введена в эксплуатацию вторая покрасочная камера немецкого производства. Для изготовления лонжеронов установлен балковар производства США.

Среди положительного, отмечаем тенденцию направленную на импортозамещение. Далеко не у всех есть полное понимание, что означает и чего требует от производителей специальной техники курс на импортозамещение. Важно отличать требования к технике военного и гражданского назначения. При поставках техники для нужд ВПК импортозамещение обязательно, а машины для гражданских нужд не попадают под действие постановления правительства от 24 декабря 2013 г. № 1224 «Об установлении запрета и ограничений на допуск товаров, происходящих из иностранных государств». Но если покупка техники осуществляется с участием государственных финансов, импортозамещение в производстве будет крайне желательным. Это предоставляет заводу-производителю преимущество перед конкурентами. В долгосрочной перспективе максимальный переход на отечественные комплектующие станет одним из основных векторов развития нашего предприятия.



Вопрос: я представляю строительную компанию. Недавно наша компания приняла решение приобрести собственные полуприцепы, нам нужен панелевоз, трал для перевозки труб и полуприцеп для перевозки строительной техники. Посоветуйте, на какие модели тралов ЧМЗАП стоит обратить внимание?

Ответ: для ваших нужд совсем не обязательно покупать несколько единиц техники. В ассортименте ЧМЗАП присутствует такая модель как ЧМЗАП 99064-042-К. Этот универсальный трал по сути заменяет собой 4 разных полуприцепа. 99064-042-К при перевозке плит оборудуется съемными фермами, контейнерные замки и длина полуприцепа позволяют перевозить транспортные контейнеры, если убрать фермы и поставить коники появляется возможность перевозить длинные трубы, если же убрать и коники остается ровная площадка на которой можно перевезти небольшой экскаватор.



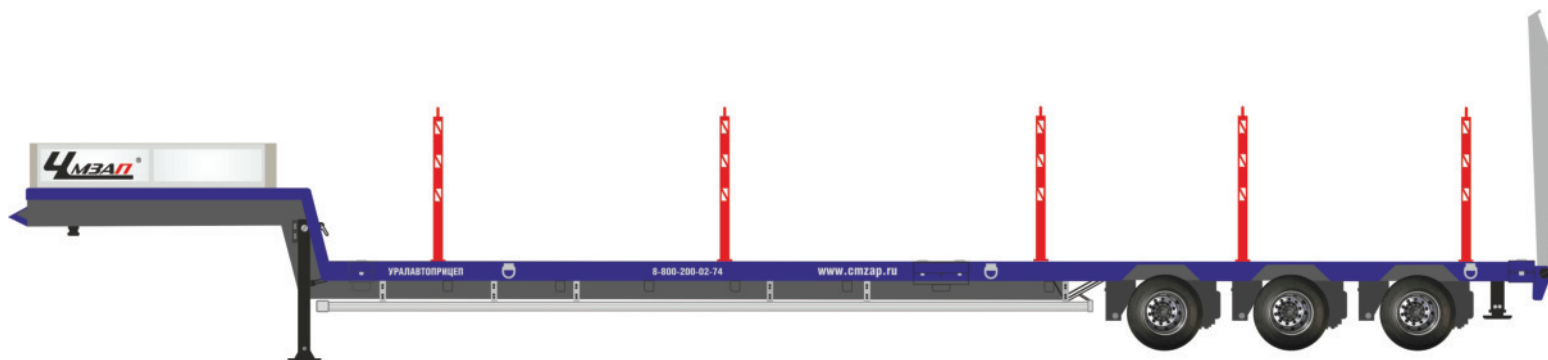
Вопрос: наша фирма занимается дорожными работами и строительством. В данный момент мы нуждаемся в покупке балковоза и низкорамного трала с гидротрапами для перевозки холодных фрез и асфальтоукладчиков.

Ответ: для выполнения данных задач вам подойдет **ЧМЗАП 99903-036 КГТ**. Эта модель представляет собой низкорамный трал с гидротрапами, которые обеспечивают заезд техники под малым углом. Раздвижной телескоп, которым оснащен полуприцеп, позволяет перевозить длинные балки и мостовые опоры.



Вопрос: моя фирма занимается негабаритными перевозками. Сейчас я остро нуждаюсь в универсальном полуприцепе, который был бы способен перевозить контейнеры, трубы и технику. Что можете предложить?

Ответ: универсальным тралом, который способен выполнить все ваши задачи является тяжеловоз **ЧМЗАП 99064-042-КЗТ**. Он способен перевезти либо два 20-футовых контейнера, либо один 40-футовый. При этом благодаря коникам, **ЧМЗАП 99064-042-КЗТ** может перевозить и трубы.



КАТАЛОГ

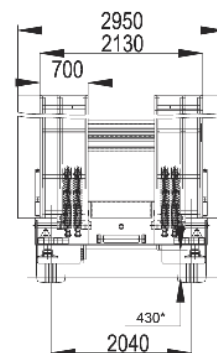
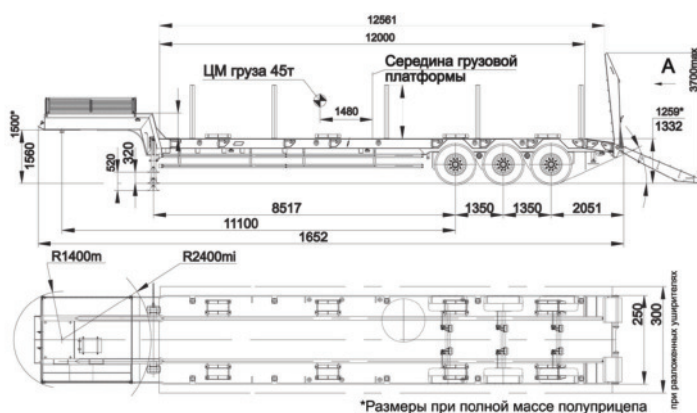
актуальных моделей

В этом разделе мы рассказываем о текущих базовых предложениях предприятия, пользующихся популярностью у заказчиков и прекрасно зарекомендовавших себя в неблагоприятных условиях эксплуатации – от крайнего севера до пустынных земель южных регионов. Приведенные в каталоге модели являются базовыми и могут быть доработаны силами собственного конструкторского отдела ЧМЗАП.

Все вопросы о прицепной технике ЧМЗАП вы можете задать по телефону бесплатной «горячей» линии 8-800-200-02-74, для звонков из-за рубежа — 8 (351) 267-20-10 и на сайте www.cmzap.ru

ЧМЗАП -99064-081-K-G45

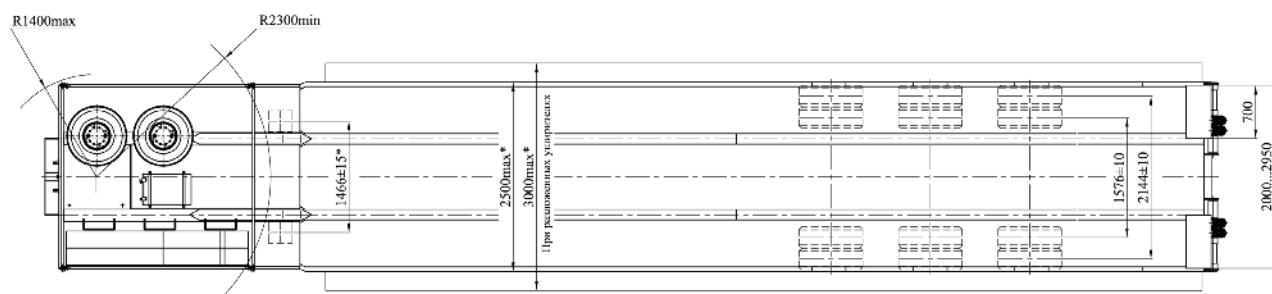
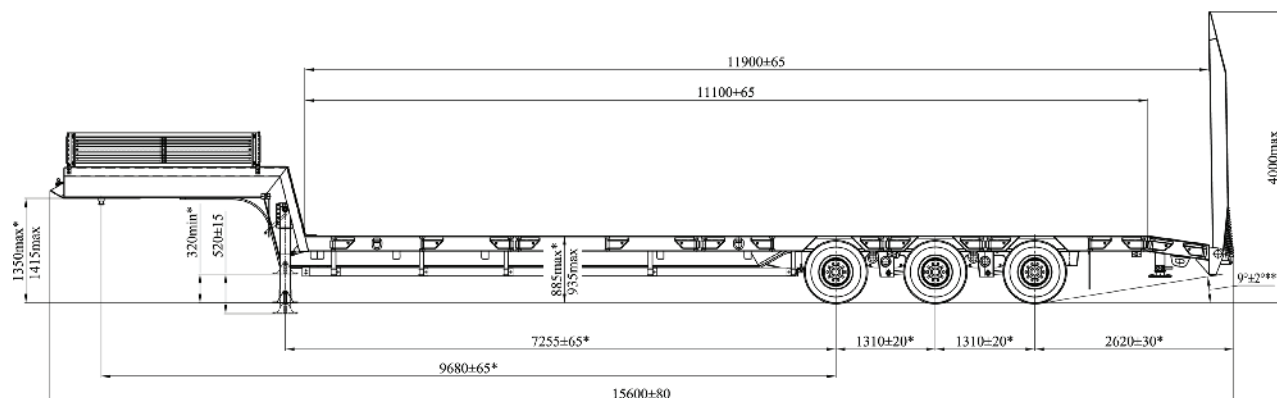
Масса перевозимого груза	45 000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	12 500 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	21 500 кгс
Нагрузка на дорогу через шины	36 000 кгс
Число колёс	6 + 1 шт
Шины	445/65 R22,5
Угол въезда по трапам	18°
Максимальная скорость	60-70 км/ч



ЧМЗАП -99064-042-02

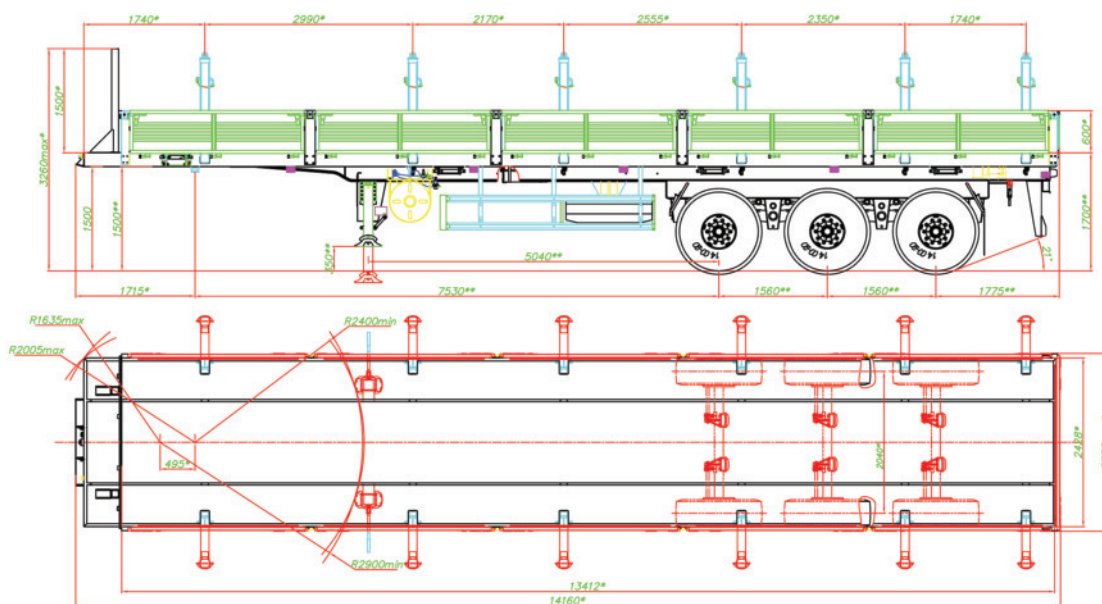


Масса перевозимого груза	38 000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	11 500 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	17 000 кгс
Нагрузка на дорогу через шины	32 500 кгс
Число колёс	12+1 шт
Шины	235/75 R17,5
Угол въезда по трапам	13°



ЧМЗАП 99065-038-БТК 3

Масса перевозимого груза	35 000 кг
Масса снаряжённого полуприцепа	10 000 кг
Нагрузка на седельное устройство тягача	15 000 кгс
Нагрузка на дорогу через шины	30 000 кгс
Число колёс	6+1 шт
Шины	14,00 R20 н.с. 22
Лебедки для увязки груза	8
Максимальная скорость	65 км/ч



*Размеры при полной массе

Чертеж	Мо- дель	Специ- фикация	Под- веска	Грузо- под- ти.	Шины	Габариты плат- формы	Погрузоч. высота, мм.	Доп. обору- дование	Чертеж	Мо- дель	Специ- фикация	Под- веска	Грузо- под- ти.	Шины	Габариты плат- формы	Погрузоч. высота, мм.	Доп. обору- дование
	ЧМЗАП-938530	037УУБ2	рессорная	24,00	235/75R17,5	11405x2500 (3000)	885	мех. трапы		ЧМЗАП-938530	022-01	рессорная	26,2	10,00 R20	7040x3000	1135	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	037УК2	рессорная	24,0	235/75R17,5	8500x2500 (3000)	885	мех. трапы		ЧМЗАП-938530	013-02УШ2	рессорная	30,0	11,00 R20	7040x2500 (3000)	1150	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	033-032	рессорная	26,2	235/75R17,5	7600x2500 7600x3000	885	мех. трапы		ЧМЗАП-938530	013-36	рессорная	20,5	10,00 R20	10000x2500	1135	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	030МТУ	рессорная	24,0	235/75R17,5	7600x2500 (3000)	885	мех. трапы		одежная тележка ЧМЗАП-837900	020	рессорная	8,4	10,00 R20	—	—	—
	ЧМЗАП-938530	037НРК	рессорная	25,0	235/75R17,5	6000 + 4000x2500 (3000)	885	мех. трапы		ЧМЗАП-990640	070/075	рессорная	39,8	11,00 R20	10000x3000	1200	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	037НР	рессорная	25,0	235/75R17,5	9000+4000 (3000)	885	мех. трапы		ЧМЗАП-990640	075КУД	рессорная	35,7	10,00 R20	12750x2500 (3000)	1135	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	042-02	рессорная	38,0	235/75R17,5	11800x2500 (3000)	885	мех. трапы		ЧМЗАП-990640	081К	рессорная	37,3	385/65 R22,5	9400x2500 (3000)	1150	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	046МТУ	рессорная	37,0	235/75R17,5	11800x3000	885	гидро-трапы		ЧМЗАП-933700	010	балансирная	6,7 (max 39,7)	1025x420 -457	5800x3150	750	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	052G45	рессорная	45,0	235/75R17,5	10600x2500 (3000)	885	гидро-трапы		ЧМЗАП-99865-01	012	балансирная	39,4	1025x420 -457	7480x3150	1170	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	042G45	рессорная	45,0	235/75R17,5	11800x2500 (3000)	885	гидро-трапы		ЧМЗАП-99865-01	012ДП1	балансирная	39,0	1025x420 -457	11000x3150	1170	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	046G45	рессорная	45,0	235/75R17,5	11800x3000	885	гидро-трапы		Прицеп ЧМЗАП-839810	013	балансирная	42,6	1025x420 -457	7480x3150	1170	мех. трапы
	ЧМЗАП-93262	010КП1	рессорная	9,0	235/75R17,5	8000x3000	885	мех. трапы		ЧМЗАП-999000	052ДП	рессорная	65,0	14,00-20	10800x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-990640	052МТ2	рессорная	38,0	235/75R17,5	9300x2500 (3000)	885	мех. трапы		ЧМЗАП-999000	052М	рессорная	65,0	14,00-20	8500x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-99903	033-032МТ	пневматическая	54,00 53,50	235/75R17,5	11400x2500 (3000) 11740x3000 (3500)	920	мех. трапы		Прицеп ЧМЗАП-8993	010	балансирная	60,0	1025x420 -457	33000	1455	для перевозки мостовых пролетов
	ЧМЗАП-99903	015	пневматическая	53,0	235/75R17,5	14645x3000	920	мех. трапы		Прицеп ЧМЗАП-839910	012	рессорная	65,0	14,00-20	6810x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999040	011НУ	пневматическая	61,5	235/75R17,5	11000x2500 (3000)	920	мех. трапы		Прицеп ЧМЗАП-839920	011	рессорная	80,0	14,00-20	9310x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-999020	012	пневматическая	70,0	235/75R17,5	11900x2500 (3000)	950	мех. трапы		ЧМЗАП-99865-01	053	рессорная	41,0	12,00-20	10070x2500 (3000)	1225	мех. трапы
	ЧМЗАП-93371	010-03	рессорная	33,0	235/75R17,5	12200/13400/14600/15800/17000/18200/19400x2500 (3000)	885	мех. трапы		ЧМЗАП-999000	073-01НС	рессорная	60,0	12,00-20	9190x2500 (3150)	1225	мех. трапы
	ЧМЗАП-93371	020	пневматическая	50,0	235/75R17,5	6500+4735x2500 (3000)	600	—		ЧМЗАП-999000	071	рессорная	70,0	14,00-20	9190x3150	1300	мех. трапы
	ЧМЗАП-938530	013-02	рессорная	26,2	10,00 R20	7040x2500	1135	мех. трапы		ЧМЗАП-999000	070	рессорная	72,0	14,00-20	13000x3000 (3150)	3300	мех. трапы
										ЧМЗАП-999000	072	рессорная	70,0	14,00-20	12000x3150	1300	мех. трапы



ОСНОВАН
В 1747 Г.



К БАРАНЧИНСКИЙ ЭЛЕКТРОМЕХАНИЧЕСКИЙ ЗАВОД

Россия, Свердловская обл.,
пгт. Баранчинский, ул. Ленина, 2а
sales@bemz.ru • www.bemz.ru

ВСЕ ВИДЫ ЭЛЕКТРОДВИГАТЕЛЕЙ И ГЕНЕРАТОРОВ



Дизель-
электростанции
8-315 кВт

Синхронные
генераторы
8-315 кВт

Асинхронные
электродвигатели
18-630 кВт

8-800-200-02-73

звонок из России бесплатный



ОАО «УРАЛАВТОПРИЦЕП»
454038, г. Челябинск, ул. Хлебозаводская, 5

8-800-200-02-74

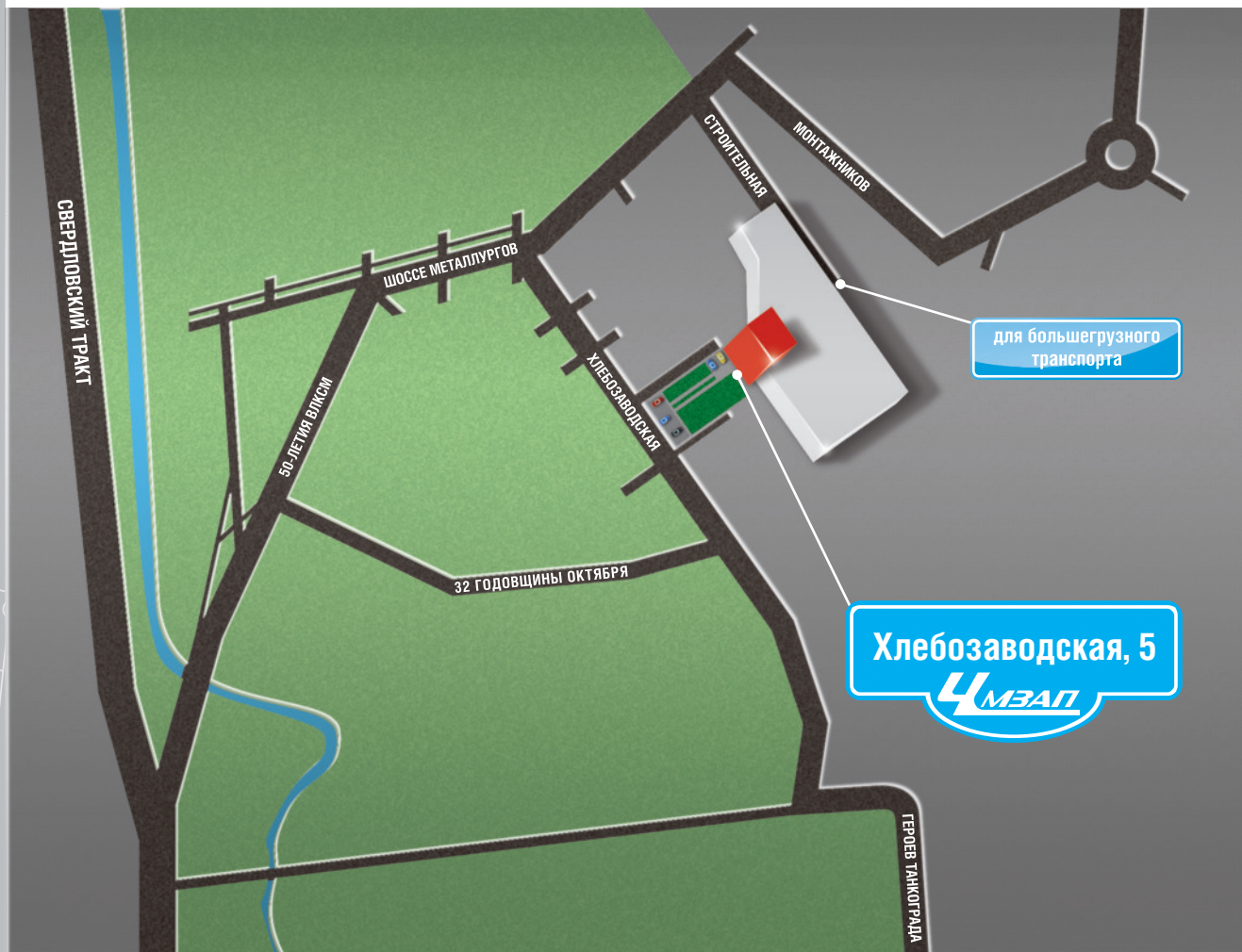
звонок из России бесплатный

международный номер: +7 (351) 267-20-10

sales@cmzap.ru • www.cmzap.ru (cmzap.pф)

Екатеринбург

Аэропорт



центр
Челябинска

Тракторозаводский р-н
Челябинска

Наши диллеры:

- Техмаш, ООО
454092, г. Челябинск, ул. Кирова, д. 130, помещ. 1 (351) 218-00-20

- СимАвто, ООО (РусБизнесАвто)
125239, г. Москва, ул. Коптевская, д. 67 (495) 788-16-66

- Техногрант, ООО
117588, г. Москва, ул. Тарусская, д. 10, (495) 788-85-98

- ЧелябМазСервис, ООО
454038, г. Челябинск, ул. Валдайская, д. 17 (351) 267-45-54

- Ростехника, ООО
454092, г. Челябинск, ул. Доватора, д. 42в, пом. 3 (351) 218-18-14

- Символгаз, ООО
628422, г. Сургут, ул. Домостроителей, д. 19 (3462) 37-90-06