

CTT Moskova

Monilla mausteilla

Venäjän suurin rakennuskonenäyttely CTT järjestettiin kesäkuun alussa Moskovassa. Helteinen sää ja hienot puitteet tarjosivat mielenkiintoisen kattauksen itäisen naapurimme rakennusteollisuudesta.

■ Arto Turpeinen



15. kertaa järjestetty CTT Mosko-
vaan osallistui yli tuhat näytteil-
leasettajaa 35 eri maasta. Tapah-
tuma oli kasvanut hieman viime
vuodesta, jolloin Bauma-näyttely
verotti osallistujien määrää. Mos-
kovan kehätien varrella sijaitse-
vasta Crocus Expo:sta oli CTT:lle
varattu 130 000 neliometriä näyt-
telypinta-alaa. Samaan aikaan
alueella järjestettiin myös kolme
muuta yhdyskuntatekniikkaan
liittyvää näyttelyä. Tämän vuoksi
alueella tuoteitaan esitteli yhteen-
sä yli 1 800 näytteilleasettajaa.

Erinomaisesti sujuneista näyttelyjärjestelyistä huolimatta tuotteisiin tutustumista hieman vaikeutti englanninkielisen materiaalin puute ja yritysten edustajien kehnoin kielitaito. Selväksi kuitenkin tuli, miten suuria laatueroja esillä olleista koneista löytyi. Kontrasti myös länsimaista löytyvien merkkien ja paikallisten, pienille markkinoille suunnattujen

laitteiden välillä oli häkellyttävän suuri.

Suurimmista rakennuskonevalmistajista paikalla olivat lähes kaikki, ainoastaan Cat ja Volvo loistivat poissaolollaan. Näytteilleasettajien kirjavana joukkoon mahtui myös varsin eksoottisia yrittäjiä, joita tuskin tullaan pohjolan markkinoilla näkemään.

Perustekniikka pääosassa

CTT Moskova -näyttelyssä ei hybriditekniikasta tai päästö määräyksistä puhuttu, vaan pääpaino oli perustekniikassa ja komponenteissa. Syykin tähän on selvä: Venäjällä päästöjen hallinta on vielä alkutekijöissään.

Euroopan markkinoilla aletaan jo hiljalleen siirtyä Stage4Final-päästötasolle, mikä tarkoittaa koneisiin ilmestyvän yhä monimutkaisempaa tekniikkaa. Vuositutkimuksen alussa Venäjä suunnitteli ensimmäisen tason päästö määrä-

ysten käyttöönottoa, mutta tulli-kiistat Kazakstanin ja Valko-Venäjän kanssa pakottivat alueen perumaan suunnitelmat.

Venäjän hallitus kaavaili Stage 3 -päästötasojen käyttöönottoa vuoden 2014 alusta, mutta tätäkään ei ole virallisesti vahvistettu. Vastaavat määräykset astuivat Euroopassa voimaan jo vuonna 2006. Määräysten käyttöönottoa vaikeuttaa myös paikallisen polttoaineen huono laatu, sillä se ei rikkipitoisena sovellu nykyiselle päästöteknologialle.

Ukrainan kireä tilanne ja yleinen epävarmuus ovat aiheuttaneet varovaisuutta myös maarakennusalalle. Yhtiöiden edustajien mukaan kauppa käy edelleen, mutta harkinta-ajat ovat pidentyneet ja monia investointeja saatetaan vielä lykätä. Varsinaisten talouspakotteiden vaikutuksia on kuitenkin erittäin hankalaa arvioida. ■



↑ Chelyabinskin traktoritehtaan uutuusmalli on noin 10 tonnia painava rautateiden huoltoauto TMB-2. Voimanlähteenä toimii 122-kilowattinen Deutz. Harjakoneen harjaksiina toimivat jäykät vajerinpalkat. Yhtiöllä on varsin kunniakas historia, sillä nettisivuston meriittilistalta löytyy pitkä lista kommunistisen työväenpuolueen kunniamerkkejä.



↑ Kopimash valmistaa erilaisia traktorin tai puskukoneen perään kiinnitettäviä ketjukaivureita. Laitteet voidaan varustaa erilaisilla ketjuilla, esim. routaiselle maalle löytyy oma mallinsa. Maksimi kaivusvyvyys on 2 metriä. Lisätietoja: www.kopimash.pkt.ru



↑ Kraneksin EK270LC muistuttaa muotoilultaan Hitachi UH:ta, mutta varsinaista yhteistyötä yritys tekee Komatsu'n kanssa, sillä omien tuotteiden lisäksi Kraneks tekee metalliöitä Komatsulle. Kraneks EK270LC painaa 28 tonnia. Moottorivaihtoehtoina ovat 132-kilowattinen Jamz tai 135-kilowattinen Isuzu. Jamzin iskutilavuus on 11 litraa, Isuzun 6,5 litraa.



↑ Laadukkaampaa venäläistä kaivukoneosaamista edusti UMG. Mallistosta löytyy kolme tela-alustaista ja kaksi pyörä-alustaista konetta. Erikaisuukena mallistosta löytyy myös kolmiakselisen Kamazinin päälle asennettu kaivukoneen ylävaunu. Moottoreina kaikissa mallissa on Deutz ja pumppuina Bosch-Rexroth. Muotoiluista homma ei ainakaan jää kiinni.



📍 Venäläinen Mitsuber esitteli Moskovassa uusimman ML344-mallinsa. Koneen työpaino oli 10 tonnia. Peltien peitosta löytyy Uchain 92-kilowattinen moottori. Ainutlaatuisen koneen luvataan yhdistävän ylivoimaisen suorituskyvyn, luksusluokan muotoiluun ja loistavan koje-laudan. Valitettavasti ovet olivat lukittu, joten ohjaamon tarkempi tarkastelu jäi haaveeksi.



↑ Hitachi ZX225 oli varustettu mielenkiintoisella liukupuomi-kahmari yhdistelmällä. Takana pilkottava Hitachi 180ZX-5G edustaa jo uutta viitosarjaa, mutta moottorin päästöaso vastaa Eurooppassa yli kymmenen vuotta sitten käytettyä Stage 2 -normia. Molemmissa versioissa on käytössä Isuzun samantehoinen moottori, mutta Euroopassa päästöjä alennetaan EGR:n avulla.



Jatkuu seuraavalla aukeamalla ▶

Itä-Euroopan ihme

Näyttelyn ulkoalueella tuotteitaan esitteli valkovenäläinen Amkodor. Lähellä pääkäytävää oli asiallisen oloisia, jopa CE-merkillä varustettuja pienkuormaimia, mutta osaston perukoilta löytyi hämmennystä herättäviä laitteita. Noin 30 metrin päässä sijainnut Liebherr loi valmistajien koneiden välille harvinaisen suuren kontrastin.

Yleensä näyttelyihin tuodaan viimeisen päälle puunnattuja ja kiillotettuja koneita. Amkodorin laitteista kuitenkin löytyi viimeistelyn puutteiden lisäksi suoranaista viikoa ja kummallisuuksia. Kyseessä ei kuitenkaan ole aloitteleva paja, vaan 85-vuotisen historian

omaava yritys, jonka mallistosta löytyy 80 erilaista konemallia. 1970-luvulla Amkodorin pyöräkuormain sai Neuvostoliiton taloudellisten saavutusten näyttelyssä jopa ensimmäisen luokan kultamitalin.

Amkodorin koneille on helppo naureskella, mutta toisaalta kannattaa muistaa, että ne on suunnattu olosuhteisiin, joissa työt on vielä muutamia vuosia sitten hoidettu lapiolla ja härkävankureilla. Kehnokin kampe puoltaa paikansa jos vaihtoehtona on maantien rakentaminen miesvoimin.

Arto Turpeinen



Amkodorin osastolla oli esillä myös uutuudeksi ilmoitettu 10 500 kiloa painava 333B-pyöräkuormain. Moottorina toimii Minsk Motor Plantin D-260D. Tehoa löytyy 95,6 kilowattia. Valitettavasti ilmakompressorin hihna oli katkennut jo tulomatalla.



Amkodorin 703M-traktorikaivuri on rakennettu Belaruksen ympärille. Varsin selkeästi erottuvat jälkivarustelut saavat voimansa voimanottoakseliin liitetystä hydraulimoottorista. Hydraulilijytankki sijaitsee rungon vierellä. Internetistä laitteelle löytyi myös hinta: 28 621 euroa.



Amkodorin 23 tonnin painoinen kaivukone on kohtuullisen siistin näköinen, mutta konepeiton saranoita laitteeseen ei ole raaskittu asentaa, vaan kaikkien luukkujen avaaminen vaatii kuusikantipulttien ruuvailun. Onneksi edes jäähdyttäjän korkki oli näkyvillä. Pohjapelti oli orastavan kostea öljystä.



Noin kuuden tonnin painoisen pyöräkuormaimen alta löytyi alati laajeneva öljylätäkö. Ilmiö näytti kiinnostavan messukävijöitä, mutta ostohaluja tämä ei suuremmin herätä.



Pyöräkuormaimen puomiin oli asennettu ilmeisesti jonkinlainen stoppari. Valitettavasti hitsarille oli tainnut pukata kiirettä, sillä sauma oli suorastaan liikuttavan soma.



Reform Metrac H7X -matalapainopistetraktori on suunniteltu erityisesti rinteissä työskentelyyn, mutta laite soveltuu myös tasamaan kiinteistöhoitoon. Nelipyöräohjatun koneen molemmista päistä löytyy mekaanisen voimanulosoton lisäksi kattava valikoima hydrauliliittimiä. Tarkana on kolmipistenostolaite. Lisälaitteina voidaan käyttää mm. lumilinkoa, erilaisia ruohonleikkureita ja karhottimia. Suomeen konetta tuo J-Trading Oy.



Näyttelyalueen ainoa rototiilti löytyi Liebherrin osastolta. Hieman yllättäen myös kallistuvat kauhat ja pikakiinnikkeiden valmistajat loistivat poissaolollaan.



Ennakkoluulottomalla väryksellä siunattu Chetra EGP-450 edusti laadukkaampaa venäläistä kaivukoneosaamista. Cummins QSM1-moottorista työtehonsa saava 45-tonninen kone olikin eräs näyttelyn uutuuksista. Chetra oli eräs harvoista polttoainetehokkuudella koneitaan markkinoineista yrityksistä, sillä yhtiön mukaan koneen tietokoneohjatulla hydraulikalla voidaan saavuttaa 10 % polttoainesäästö.

Jatkuu seuraavalla sivulla ▶

 Seuloja 8 kpl	 Kurottajia 5 kpl
 Puskukoneita	 Dumppereita
 Kaivinkoneita	

Enemmän kokemusta - eduksenne!
TELAKONE.COM
 Puh. 03 4240 200
 myynti@telakone.com

Ennen tuossa oli oja, mutta nyt siitä saa leipää pöytään.
Jita-putkilla pellot tuottamaan

Asiantunteva ja joustava kumppani takaa onnistumisen putkihommissa.

- Sadevesiputket
- Salaojaputket
- Rumpuputket
- Lieteputket
- Kaivot
- Tarvikkeet

Yli 30 vuoden kokemus!

JITA OY

Muista myös ratkaisumme jätevesien käsittelyyn!

Kysy lisää:
 03 475 6100
 www.jita.fi

METALLI PALVELU
 HARTIKAINEN OY

www.metallipalvelu.fi

PELTOJEN TASAUKSEEN JA TEIDEN KUNNOSSAPITOON

- Toiminnot hydraulisia, tarvitsee kolme 2-toimista hydrauliliikan ulosottoa
- Siipien sylintereissä varoventtiilit estämässä vaurioita törmäystilanteissa
- Sivuttaiskallistelu mahdollistaa tie- ja peltoprofiilin muotoilun

Muita tuotteitamme: etukuormaajan kauhat, rajamerkit, lumilingot, pyöröpaalinkeräysvaunut.

Lue lisää kotisivuiltamme osoitteesta www.metallipalvelu.fi

Metallipalvelu Hartikainen Oy / Vepsänjoentie 1, 83900 JUUKA / Puh. 044 086 0109



↑ Manitex Liftking 12M -maastotrukki kulkee roudankin runtelemalla pihamaalla. 8 300 kiloa painavan trukin nostokyky on 5 400 kiloa. Huippunopeus on 30 kilometriä tunnissa. Suurin nostokorkeus on jopa yli 420 cm. Moottorina hyrrää 92-kilowattinen Perkins.



↑ Pyöräkuormaimella tasaisen pinnan tekeminen saattaa olla äkkinäiselle hankala homma. Kirovets-yhtiö oli helpottanut asiaa asentamalla kuormaimensa peräosaan puskulevyn. Sama tehdas valmistaa myös mm. pyöräkuormaimiin suunniteltuja kyntöauroja.



↑ John Deere on maailmalla tunnettu myös maarakennuskoneiden valmistajana, mutta Euroopan markkinoilla ei merkkiä ole nähty. Syyinä tähän on yhtiön yhteistyö Hitachin kanssa, jonka vuoksi John Deere ei saavu sotkemaan vanhan maailman markkinoita. Asiallisen oloinen JD E210LC painaa 23 tonnia ja on varustettu yhtiön omalla 112-kilowattisella Power Tech -moottorilla.



↑ Jyrsinvalmistaja PrimeTechin uusiin tela-alustainen PT300-malli on varustettu John Deeren 205-kilowattisella moottorilla. Vakiomallin paino on noin 12,5 tonnia. Laitteeseen on saatavana myös kiven murskaimia ja erilaisia hakkureita. Videoiden perusteella lepikko murskaantuu lähes väkivaltaisella rytinällä. PrimeTechin kotimainen maahantuoja on Tapio Pirttinen Oy.



↑ Suuressa maassa myös kääryt ovat isoja. Puolalainen Bodek valmistaa varsin jyhkeitä kippavia puoliperävaunukärrejä. Vakiotilavuus on 33 kuutiota, mutta neliakselisena kääryn tilavuudeksi saadaan jopa 76 kuutiota.



↑ Puolalainen Zaslav valmistaa erilaisia peräkärrejä rakennus- ja metsäteollisuuden tarpeisiin. Puoliperävaunumallisella tukkikäärren kokonaispituus on 13,7 metriä. Kolmiakselinen versio painaa 4 900 kiloa. Kantavuutta löytyy yli 30 tonnia. Pankkovaihtoehtoja on 4, mukana mm. Nurmi ja Alucar.



↑ JCB:llä on Venäjällä vankka markkina-asema, mikä näkyi myös osaston koossa. JCB 1CXT on tela-alustainen liukuohjattu kaivuri-kuormain, jonka maksimi kaivusvyvyys on jopa 3 metriä. Etukuormaimen nostokorkeus on 2,7 metriä. Koneen paino on noin 3,9 tonnia. Liukuohjattut koneet ovat Venäjällä varsin suosittuja, mikä näkyi myös lukuisina esillä olleina koneina.



↑ Hollantilainen Sherpa 100 -minikuormain on saatavana bensa-, diesel- tai sähkökäyttöisenä. Samasta laitteesta löytyy myös erittäin ahtaisiin tiloihin suunniteltu kapeampi versio. Dieselmalli on varustettu Kubotan 14-kilowattisella moottorilla. Painoa laitteella on 730 kiloa. Sherpa valmistaa myös runko-ohjattuja pienkuormaimia, suurin malli painaa 1 390 kiloa.



Ukrainan epävarmasta tilanteesta ja talouspakotteista huolimatta Venäjällä parannetaan infrastruktuuria tasaisesti. Esimerkiksi maassa vuonna 2018 järjestettävät jalkapallon MM-kisat pakottavat panostamaan sujuviin kulkuyhteyksiin. Eräs koko maanosan vaarallisimmista tieosuksista on Moskovan kehätie, jonka varrella myös Crocus Expo sijaitsee.



↑ Terex on aloittanut myös amfibioajoneuvojen valmistamisen. Erittäin vaativiin arktisiin olosuhteisiin suunnattu Terex ZZ3 on saatavana kuuden hengen hytillä tai tavarakuljettamiseen tarkoitetulla umpikopilla. Laitteen tyhjapaino on 3 600 kiloa ja se on varustettu 96-kilowattisella moottorilla. Huippunopeus tiellä on 63 km/h ja vedessä 5 km/h. Ajoneuvot valmistetaan Russian Machinesin tehtailla Venäjällä.



↑ Doosanin omistama DISD on mielenkiintoinen esimerkki koneiden räätälöinnistä eri alueille. Merkin pyöräkuormaimet on suunnattu kehittyville markkinoille, kuten Afrikkaan, Latinalaiseen Amerikkaan ja Venäjälle. Ulkonäöltään kiinalaisvalmisteen DISD muistuttaa hyvin paljon Doosania, mutta työnjälki ja komponenttien laatu on selvästi emoyhtiön tuotteita kehnompia. Ensimmäiset DISD-merkkiset kuormaimet valmistettiin vuonna 2010.