

с. 1

Щоб уникнути непорозумінь і обману перед підписанням договору з переобладнання Вашої техніки **ПРОЯСНИТЬ** такі прості питання:

Тема питання	Зміст питання	Чим викликане питання
СЕРТИФІКАТ НА ОБЛАДНАННЯ І ТЕХНІЧНІ УМОВИ (ТУ)	Чи проводилися випробування, узгодження та реєстрація ТУ?	Наявність ТУ на переобладнання.
	Чи проводилося узгодження ТУ з заводом-виробником двигунів?	Проходження, випробування та впровадження в серію якісної продукції. Підтвердження гарантії 12 місяців.
	Чи є сертифікат на обладнання (перехідний пристрій) даного трактора даними двигуном?	Сертифікат потрібен при реєстрації трактора в Технічній інспекції.
При переобладнанні техніки моторами ММЗ Д-260.4		
ОХОЛОДЖУВАЧ-ІНТЕРКУЛЛЕР	Чи встановлюється охолоджувач-інтеркуллер з повітrowодами і скільки це коштує?	Без інтеркуллера охолоджувача двигун Д-260.4 має меншопотужність та збільшену витрату палива.
ПОВІТРЯНИЙ ФІЛЬТР З ПОПЕРЕДНІМ ОЧИЩЕННЯМ ПОВІТРЯ	Чи встановлюється новий повітряний фільтр з попереднім очищенням повітря ежекційного типу і скільки це коштує?	Повітряний фільтр старого зразка не забезпечує необхідну водо-і пилогерметичність повітряного тракту двигуна.
ЗЧЕПЛЕННЯ	Яке зчеплення встановлюється на двигун?	Зчеплення СМД зараз виготовляється тільки кустарно, відповідно мають низьку якість! Зчеплення LUK на 250 к.с. забезпечують ідеальне балансування, надійні в експлуатації.
ВАЛИ	Чи входять у вартість переобладнання вал ВВП і вал головного зчеплення?	При переобладнанні трактора новим двигуном дуже важливим є надійна, повна, без вібрацій передача крутного моменту двигуна на трансмісію і ВВП.
	Чи не обрізається ВВП?	
ЗАГОРОДЖУВАЛЬНІ ЩИТКИ	Чи встановлено загороджувальні щитки між водяним радіатором і облицюванням по периметру?	Виключити перегрів двигуна за рахунок відсічення потоку гарячого повітря з моторного відсіку в зону перед радіатором.

ХТО ХОЧЕ МАТИ НОВИЙ ТРАКТОР?

Макаренко М.Г., провідний спеціаліст по новій техніці НТЦ «Агропромтрактор» при ХНТУСГ ім. П.Василенка

ДРУГЕ ЖИТТЯ НАЯВНОГО ТРАКТОРА

В сучасних умовах курс на оснащення сільськогосподарських підприємств новою технікою поєднується з курсом на модернізацію наявних машин. Це один з перспективних напрямів прискореного відновлення і розвитку технічного потенціалу сільськогосподарського виробництва. Ця ідея не нова. Вона широко використовується в світовому машинобудуванні. Спостерігається залежність, що чим дорожча техніка, тим більша ефективність від її модернізації.

З розширенням напрямку модернізації тракторів відкривається можливість в короткі терміни поліпшити технічну оснащеність широкого кола сільських товаровиробників, які не мають фінансової нагоди купувати або одержувати по лізингу нові машини, а також тих, кому придбати нову техніку економічно недоцільно.

Практика модернізації техніки в розвинених країнах свідчить, що добре організоване вдосконалення сільськогосподарської техніки встановленням більш досконалих агрегатів є, наряду з розробкою нової, важливим чинником науково-технічного прогресу. Його наявність відкриває можливості широкому колу користувачів розширювати терміни експлуатації тракторів, отримувати машини, що мають кращі, більш широкі можливості при значно менших затратах ніж при придбанні нових.

Конструктори ХТЗ при створенні тракторів типу Т-150К вклали в їх конструкцію найбільш прогресивні ідеї, які в основному не застаріли ще і на сьогоднішній день. Основні базові агрегати мають значний запас надійності. При своєчасному та якісному обслуговуванні ці трактори надійно працюють і вже давно перекрыли рекомендовані нормативи їх використання.

Однак, подальша експлуатація таких тракторів обмежується недостатньою потужністю для використання з новими високопродуктивними сільськогосподарськими машинами, які вимагають застосування енергосакобів з потужністю двигуна понад 200 к.с. та значною витратою палива. На жаль, подальше їх використання приводить до збільшення експлуатаційних затрат, а, відповідно, до зниження рентабельності виробництва.

Так, якщо немає можливості купити новий трактор, то доцільно модернізувати наявний, встановивши на ньому сучасний потужний і економічний двигун.

Саме мінські двигуни серій Д-240 та Д-260 завоювали прихильність користувачів високими техніко-економічними показниками, надійністю в роботі та ремонтпридатністю. І зовсім не випадково мінські двигуни встановлюються не тільки на білоруські трактори, а і на трактори ЮМЗ, ХТЗ, ЛТЗ, самохідні зерно-і кормозбиральні комбайни, а також на автомобілі ЗИЛ, ГАЗ та автобуси...

Досвід використання двигунів Мінського моторного заводу (понад 2000 шт. Д-260.4 на тракторах ХТЗ) свідчить, що вони добре адаптовані до вітчизняних паливо-мастильних матеріалів і важких умов експлуатації. Ці агрегати при невеликих габаритних розмірах і масі мають значний запас крутного моменту (25 – 28%) і достатньо високу надійність. Крім того, в Україні мінські двигуни дуже поширені, тому проблем зі створення спеціалізованої ремонтної бази не виникає. А по економічності наближаються до двигунів Дойтц.

То чому б не вдихнути друге життя в трактор, модернізувавши його встановленням нового більш потужного та економічного мінського двигуна.