

Долой капоты!



В последнем квартале 2010 года холдинговая компания «АвтоКрАЗ» расширила свое перспективное семейство бескапотных грузовиков. Теперь к нему присоединились два универсальных шасси: КрАЗ Н12.0 с колесной формулой 4х2 и КрАЗ Н23.0 с колесной формулой 6х4.

Первым в революционном кременчугском семействе тяжелых бескапотных грузовиков появился трехосный заднеприводный самосвал КрАЗ С20.0 с 14-кубовым кузовом задней разгрузки. Почему именно самосвал? Дело в том, что разработка модели пришлась на 2007-2008 годы, когда автомобили, предназначенные для строительства, пользовались высочайшим спросом. Однако в кризис этот сегмент сильно «просел», и на передний план вышли универсальные шасси. Точнее, созданные на их базе коммунальные, дорожно-уборочные и прочие специализированные автомобили, приобретение которых субсидировалось за счет госпрограмм. Поэтому не удивительно, что следом за самосвалом в Кременчуге взялись за создание бескапотного шасси. Причем не одного, а сразу двух: двухосного, получившего обозначение КрАЗ Н12.0, и трехосного, названного КрАЗ Н23.0.

Нужно заметить, что для кременчужан создание шасси с компоновкой «кабина над двигателем» — вопрос животрепещущий. Да, большинство традиционных потребителей завода капотные самосвалы вполне устраивают, но организации, эксплуатирующие промто-

варные фургоны, дорожно-уборочные машины, мусоровозы, автобетоносмесители и автопоезда, стараются всеми силами отбиться от моделей капотной компоновки. И понять их можно, ведь их технике приходится работать преимущественно в стесненных городских условиях, а два лишних метра перед ветровым стеклом значительно ухудшают маневренность. Результат нового подхода не заставил себя ждать — первый же образец КрАЗ Н12.0, едва родившись, получил на свою раму кузов для загрузки и транспортировки бытовых отходов, изготовленный украинской компанией «ВЛИВ», — кременчугским моделям с кабиной за двигателем об оснащении подобной надстройкой не стоило даже мечтать.

ДОСТОЙНЫЙ ОТВЕТ

Создав семейство бескапотников, Кременчугский автозавод наконец-то вышел из достаточно узкой рыночной ниши, в которой сегодня существуют тяжелые капотные грузовики. Но одновременно с этим он обрел и целую армию конкурентов: российских, белорусских, китайских и европейских. Противостоять такой армаде можно лишь одним способом: быть как

Константин ЗАКУРДАЕВ

НОВОСТИ РЫНКА
КОММЕРЧЕСКОГО
ТРАНСПОРТА НА

Trucklist.ru



минимум не хуже. По крайней мере — не уступать по основным техническим характеристикам. И новые КраЗы вполне достойно отвечают на этот вызов: у двухосного шасси из 21 000 кг полной массы на передний мост приходится 8000 кг, на задний ведущий — 13 000 кг. У трехосного шасси полной массой 33 200 кг допустимая нагрузка на передний мост составляет те же 8 000 кг, а на заднюю тележку — 25 200 кг. Это практически столько же, сколько у аналогичных по числу осей моделей-конкурентов, взять хотя бы наиболее грузоподъемные дорожные МАЗы, «Уралы», Scania, Volvo, FAW или Foton. Кроме того, разработчики кременчугских бескапотников изначально предусмотрели возможность создания модификаций, отличающихся величиной колесной базы. И это правильно: длина рамы подавляющего большинства дорожных грузовиков варьируется сегодня в широчайшем диапазоне. И у КраЗов теперь все точно так же. Например, у двухосной модели, предназначенной под монтаж мусоровозного кузова, колесная база равна 4200 мм, но при необходимости установить иные надстройки это значение может быть увеличено до 5400 мм. С трехосником ситуация аналогичная: у самосвала КраЗ С20.0 расстояние между первой и второй осью составляет 3400 мм, а у шасси — уже 4700 мм.

А вот чем новое кременчугское семейство принципиаль-

но отличается от абсолютного большинства моделей других производителей, так это применением стеклопластиковой каркасно-панельной кабины. Ее выбор обусловлен тем, что выпуск бескапотников в Кременчуге по крайней мере на первых порах будет не столь массовым, как, скажем, на «МАЗе» и «КАМАЗе». Поэтому на заводе вполне резонно посчитали нецелесообразным создавать едва ли не с нуля обширное, а главное, весьма затратное штамповое производство стальных кабин.


НОВИНКАМ — НОВЫЕ ДИЗЕЛИ

Большинство своих серийных грузовиков Кременчугский автозавод по сию пору оснащает ярославскими V-образными 8-цилиндровыми дизелями: проверенными и ремонтпригодными, но порядком устаревшими и низкоэкономичными, не вписывающимися к тому же в грядущий экологический стандарт Евро-4. С перспективными бескапотниками дело обстоит иначе: они тоже получили дизели ЯМЗ, но самого нового поколения.

Трехосные модели, выполненные по компоновке «кабина над двигателем», проектировщики оснастили лицензионным ЯМЗ-651.10 — купленной у Renault рядной «шестеркой» рабочим объемом 11,12 л и мощностью 362 л.с. Для двухосного шасси был выбран дизель среднего класса ЯМЗ-536, развивающий 312 л.с. (серийный

выпуск этого мотора предполагается развернуть в конце 2011 года). Он тоже рядный 6-цилиндровый, но его рабочий объем почти в два раза меньше и составляет 6,5 л, что означает более высокую экономичность.

А вот коробки передач, которые предполагается устанавливать на бескапотные КраЗы, в отличие от двигателей не несут товарного знака ЯМЗ. Обе они 9-ступенчатые механические и сделаны в Китае. Мера эта во многом вынужденная: ярославцы в последнее время много сил отда-

ли созданию передового моторного производства, однако подтянуть до современного уровня производство коробок передач пока не успели. Правда, и китайская альтернатива не выглядит панацеей. Поэтому возникает вопрос: не присмотреться ли «КраЗу» к продукции европейских компаний, например ZF, к трансмиссиям которой в нашей стране уже успели привыкнуть? Более того, их выпуск начало СП в Набережных Челнах, созданное совместно с компанией «КАМАЗ». Может быть, стоит подумать о кооперации? 

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ БЕСКАПОТНЫХ МОДЕЛЕЙ КРАЗ

| Модель | КраЗ Н12.0 | КраЗ Н23.0 | КраЗ С20.0 |
|---------------------------------------|----------------------------|----------------|----------------|
| Назначение | Шасси, 4x2 | Шасси, 6x4 | Самосвал, 6x4 |
| Габаритные размеры, мм | 6720-7920x2550x3140 | 9650x2550x3140 | 7950x2500x3210 |
| Колесная база, мм | 4200-5400 | 4700/1400 | 3400/1400 |
| Грузоподъемность, кг | 13 500 | 23 000 | 20 000 |
| Полная масса, кг | 21 000 | 33 200 | 33 200 |
| Двигатель | Рядный 6-цилиндровый | | |
| Рабочий объем, л | 6,65 | | 11,12 |
| Мощность, л.с./мин ⁻¹ | 312/2300 | | 362/1900 |
| Крутящий момент, Нм/мин ⁻¹ | 1221/1300-1600 | | 1670/1200 |
| Тип и число ступеней КП | Механическая 9-ступенчатая | | |
| Размерность шин | 315/80R22,5 | | |

