

КрАЗ меняется, но НЕ РАЗМЕНИВАЕТСЯ



После распада Союза Кременчугский Автомобильный Завод, глубоко интегрированный с российским автопромом и ориентированный на рынок РФ, оказавшись «за границей» попал в очень трудные условия. Однако, предприятию удалось не только не исчезнуть под обломками

СССР и сохранить производство, но и расширить модельный ряд и даже увеличить число покупателей в так называемых «неизбалованных» странах. Пусть Россию к таковым уже не отнесешь, но свой «специфичный» клиент на суровых «прорабов» да «бригадиров» в стране существует.

Автозаводы постсоветского пространства принято корить за инертность и стремление штамповать машины по старым чертежам десятки лет. Хотя реальным тормозом прогресса у нас являются как раз потребители продукции автопрома, и военные и гражданские автохозяйства страшно не любят нововведений, передавая из уст в уста легенды о том, что раньше все было лучше, а все новое, известно на какую букву алфавита. Так что вовсе не желание привлечь клиентов модным дизайном двигало кразовскими инженерами, когда они взялись модернизировать кабину старого доброго КрАЗа образца модели 250. К слову, кабина эта, была разработана аж в 1968-м году, серийно выпускается с 78-го, полностью вытеснила прежнюю «деревянную»





КрАЗы с ЯМЗ-238 и старой кабиной. Ну а нам придется смириться и, познакомившись с проведенными изменениями, найти выгоды от приобретения и эксплуатации обновленной машины.

Что же, собственно, нового в этом КрАЗе, не получившем пока собственного названия серии, опытный образец которого с 16-и кубовым самосвальным кузовом обозначен на заводе как С18.1? Прежде всего, это, конечно же, пластиковый капот, выполненный как одна деталь с крыльями, так сказать, по американскому образцу. Рядный мотор не умещался под старым, проще было разработать новый, чем приделывать «нос» к прежнему моторному отсеку. Тут можно и попенять кразовским конструкторам, мол, американцы так грузовики не строят, у них минимум два «горшка» проецируются глубоко в кабине, аккуратно под Торпедо, и их капоты хоть и интегрального типа, длиной не больше старого кразовского. Но, мы же не с Луны свалились, понимаем реальные их и наши возможности. Получился, конечно, «носач», без малого полтора метра от центра передней оси! Но ведь не для узких городских улиц он задуман, для этих целей у «АвтоКрАЗа» целая линейка бескапотных моделей, а в карьере, на стройке длинный нос не такая проблема. Зато, какие преимущества при обслуживании, весь двигатель и все его навесные агрегаты, которые у рядного мотора все по бокам, как на ладони! Инженеры КрАЗа разумно опасаются консервативных покупателей, с пренебрежением относящихся к пластмассе, и не без оснований. Каждый уважающий себя автомобилист со стажем помнит историю о том, как советский БТР переехал Трабант, а подсознательно человек при слове «металл» представляет рельсу, а при слове «пластик» – детский совок или тазик. Последствия очевидны, поэтому, к сведению всех «староверов»: капот построен на силовом каркасе из стальных труб, по прочности своей превосходит стальной лист и, в отличие от последнего не боится вмятин, царапин и не подвержен коррозии. Правда, позагорать на новом капоте не будет нелегко, его аэродинамическая форма с наклонной спинкой тому препятствие. Внешне капот получился очень эффектный, органично сочетающийся с собственно кабиной. Хотя так и подмывает упрекнуть дизайнеров «АвтоКрАЗа», что очень уж их работа похожа на одну из «Фредовских» моделей, только там каплевидные фары интегрированы в крылья, тут же простые, в бампере. Однако при проектировании капотного грузовика приходится действовать в узких рамках. И все капотники на первый взгляд кажутся буквально на одно «лицо». Капот легко откидывается и опускается благодаря системе торсионов. «Кразовцам» удалось избежать того, что так досаждал водителям ЗИЛов серии 4331, заклинивания капота при неровной

постановке машины. У КрАЗа края капота имеют большой зазор с кабиной и не запираются к ней замками. Моторный отсек, таким образом, не зависит от «жилого», кабину, стало быть, можно будет крепить к раме на своих амортизаторах без оглядки на капот, хотя это пока лишь перспектива.

Приятно видеть в обновленной кабине новую панель приборов, вполне современную и удобную, с циферблатами в едином блоке под баранкой. Не в пример той поделке, которую гонят в Группе «ГАЗ», сочетание указателей из разных эпох. Правда, цифровой экран в комбинации на новом КрАЗе вызывает, мягко говоря, улыбку, чем-то напоминая советские калькуляторы. Водитель, что называется, «в базе» получает комфортабельное кресло Pilot, в перспективе на заводе обещают заменить на аналогичное и пассажирскую «скамей-



в 92-м, а вся ее модернизация за многие годы выпуска состояла лишь в изменении формы крыльев. Но ничего особенного в этом нет, КрАЗ это все-таки не пижонский автомобиль, его достоинства: высокая проходимость и неприхотливость, кому же помешал мощный квадратный капот, на котором хоть пляши, хоть загорай, хоть рыбачь с него? Увы, виной всему все та же «старшая сестра», вернее российские партнеры «АвтоКрАЗа», поставщики силовых агрегатов. Нормы Евро-4 в России уже не отдаленная перспектива, подгонять под них свои V-образные моторы на ЯМЗ не собираются, слава Богу, освоили выпуск рядного I-6 ЯМЗ-650 по французской лицензии. Этот двигатель становится единственным вариантом для всех клиентов КрАЗа, обязанных нести «экологическую повинность». Военные же, «чрезвычайщики» и счастливые жители ряда менее культурных, чем РФ африканских стран смогут приобретать



Изменения, коснувшиеся силовой линии и подвески состоят в том, что пару ярославской шестерке составляет 9-ступенчатая 2-х диапазонная КПП Eaton китайского производства (для КрАЗа в принципе уже не новинка) и унифицированная с бескапотными моделями усиленная задняя подвеска. Применение рулевого механизма интегрального типа положительно отразилось на управлении тяжелым автомобилем. Прошел уже почти год с того момента, когда первый опытный образец обновленного капотного КрАЗа покинул заводские ворота. Это время было потрачено на испытания, сертификацию и оценку потенциального спроса на различных выставках. Предварительный вывод из этого: на «АвтоКрАЗе» сделали удачный вызывающий интерес автомобиль, получивший новые качества, но не потерявший старых достоинств, за что его многие ценят как в СНГ, так и во многих других странах.

Игорь Варьвдин

фото ХК «АвтоКрАЗ»

Леонида Гоголева и Максима Шелепенкова

ку». В очереди на модернизацию замена крыши кабины на более высокую, пластиковую и установка сплошного панорамного ветрового стекла. Рослые водители смогут теперь работать на КрАЗе, не рискуя биться головой о потолок на кочках. Но хорошего понемногу, чтобы окончательно не расстроить клиента, более радикально модернизированную кабину показали пока только в исполнении лесовоза и КДМ. Там ведь сам Бог велел: зима, шапка ушанка, потеря даже половинки стекла ехать дальше все равно не позволит. Так что ожидается прием радушный, а не в стыки. А сравнивая между собой С18.1 и В18.1Х (как зашифровали на «АвтоКрАЗе» шасси с модернизированной кабиной и полным приводом), понимаешь, что высокая крыша и большое цельное лобовое стекло делают автомобиль с новым капотом еще привлекательней. Очевидно, что постепенно в Кременчуге перейдут на такие кабины, оставив низкие лишь там, где того требует надстройка. Ну, серьезно, в Америке

закон запрещает эксплуатацию грузовика или автобуса, если его лобовое стекло не поделено на две половинки. У нас-то таких анахронизмов нет, так не лучше ли забыть о предрассудках и наслаждаться хорошим обзором. Кстати, про обзор, капот, круто уходящий вниз ему не мешает, и про этот самый капот легко забыть, а «нос» тут, как уже было сказано, длиннее, чем у старой кабины. Так что неплохо было бы озадачиться установкой габаритных «усиков». Ну и еще один момент, к новой кабине относящийся косвенно, а к пластиковой модернизации прямо. Понятно, что самосвалы – самые популярные модели КрАЗа. Стальные щитки вокруг задней тележки, крепящиеся к кузову и не защищающие ни от чего. Глина толстым слоем налипает на силовые ребра днища, все это приходится возить с собой как балласт. Не пора ли придумать хорошие пластиковые грязезащитные крылья на «задок»?

Технические характеристики КрАЗ-С18.1, самосвал, объем кузова 16 м³

Габаритные размеры, Д.Ш.ХВ, мм	8520x2485x3045
Снаряженная масса, кг	13200
Грузоподъемность, кг (не менее)	18000
Разрешенная максимальная масса, кг	32000
Распределение полной массы по осям, т	6,5 / 12,75 / 12,75
Колесная формула	6x4
Двигатель: марка, объем, см³	ЯМЗ-6511 (Евро-4), 11.122
Максимальная мощность двигателя, л.с. (кВт) / при мин⁻¹	362 / 1900
Максимальный крутящий момент двигателя, Нм / при мин⁻¹	1600 / 1100-1300
Сцепление	ЯМЗ-184, однодисковое
Коробка переключения передач	Eaton 9JS200TA-B, 9-ступенчатая
Главные передачи	Однокоростные, с межколесными блокируемыми дифференциалами
Передачное отношение главной пары	6,154
Емкость топливного бака, л	250
Колеса	315/80 R22,5
Угол въезда/съезда, °	31 / 39
Максимальный преодолеваемый подъем, %	30
Радиус поворота, м	11,0
Максимальная скорость, км/ч	80
Контрольный расход топлива, л/100 км	34,6

