



Когда есть что сравнивать

Для начала нашей редакции предложили знакомство с самосвалом-трехосником КрАЗ-7511С4. Увидеть кременчугскую машину с неубиваемым шасси на китайских мостах, с китайской кабиной, да еще и с китайским двигателем никак не предполагали. А здесь – полномасштабная украинская «китаеза», но по характеристикам превосходящая предыдущие

модели с европейскими комплектующими. И если на выходе с конвейера такой самосвал будет дешевле «одноклассников», то у автозавода прямая дорога «в дамки».

Новичок КрАЗ-7511С4 по грузоподъемности на добрые две тонны превышает предшественника КрАЗ-7238С4, который мы тестировали в феврале 2009-го. В этот раз у нас появилась возможность

сопоставить две модели – первенца бескапотного КрАЗа из семейства «6511» образца 2009 года и его потомка с клеймом 2014-го.

Экспериментальная машина пятилетней давности и по нынешним меркам хороша, но конечно уступает премьерной модели этого сезона. Взять хотя бы экологический стандарт. Тогда Cummins ISMe 385 30 по своему уровню Евро-3 имел «козырный»

ЧЕРЕЗ ГОДЫ, ЧЕРЕЗ РАССТОЯНИЯ...

Валентин ОЖГО

Фото автора и производителя

2014-й для автозавода в Кременчуге знаковый: помимо 55-летия со дня выпуска первого самосвала КрАЗ-222 «Днепр» год ознаменовался сразу несколькими премьерными автомобилями. Некоторые из них мы решили протестировать, снарядив в город на Днепре творческую экспедицию...

статус. Однако используемый сейчас дизельный движок Weichai WP12.400E40 на ступеньку выше и соответствует формату Евро-4.

Новичок сезона КрАЗ-7511С4 проходит испытания. Информация о машине и даже ее фотографии появились еще в декабре прошлого года. По многим параметрам заявленные тогда характеристики к сегодняшнему дню устарели. Изменения коснулись многого, в первую очередь кабины. Если на образец 2013-го, как и в 2009-м, поставили MANовскую кабину, то к нынешнему лету на шасси установили китайскую лицензионную кабину MAN бескапотного типа Hubei PW21TGA.

Поначалу расчеты показывали, что грузоподъемность строительной машины с задним опрокидыванием кузова будет

26 т, т. е. на одну тонну выше версии 2009 г. К лету нынешнего года в паспортные величины рабочих характеристик пришлось заявлять 27-тонную грузоподъемность.

Используемые мосты FAW с допустимой нагрузкой и конструкторские мероприятия по снижению металлоемкости шасси и кузова позволили выйти на упомянутую выше расчетную грузоподъемность в 26 тонн с небольшим. Остальную часть полезной нагрузки удалось прибавить за счет изменений в массе кузова. Он теперь легче, но прочности при этом не потерял. Решение о переходе на сталь другого листового проката пришло после того, как изучили характеристики высокопрочного металла австрийского концерна Voestalpine AG.

От конфигурации кузова не ушли, оставив наиболее популярное нынче полукруглое сечение: вся обвязка по бортам и ковшу обошлась без ребер жесткости. Несущая способность сохранилась за счет упомянутой обвязки. Правда, на днище уложили металл прочнее.

В среднем по всему корпусу кузова удалось уменьшить толщину металла на 2 мм, что в конечном итоге уменьшило массу, но дало прибавку в грузоподъемности. Как и прежде, днище одинарное, без внутренних пустот для обогрева в зимнее время. Видимые изменения произошли за счет переноса скоб лестницы на правый борт. Их теперь не три, а четыре. Кузов оборудован задним бортом, что увеличивает его вместимость



КрАЗ-5401К2
без коммунальной надстройки



Такому шасси санкции не страшны





В кабине коммунальной машины все эргономично



Про удобство и комфорт не забыли

Разработчикам удалось выкроить место в закабинной нише для размещения запасного колеса. Узел снабдили поворотным кронштейном и тросовым грузоподъемным механизмом с приводом от коловорота.

Если пять лет тому кузов КрАЗ-7238С4 при испытании загрузили щебенкой, то потомка для имитации балласта загружали на заводской площадке металлолома, которая изобиловала острой стружкой и отходами с участков лазерной резки. Но, обошлось без порезов колес: используе-

мая на новичке резина «Белшины» (315/80R22,5) стойко выдержала.

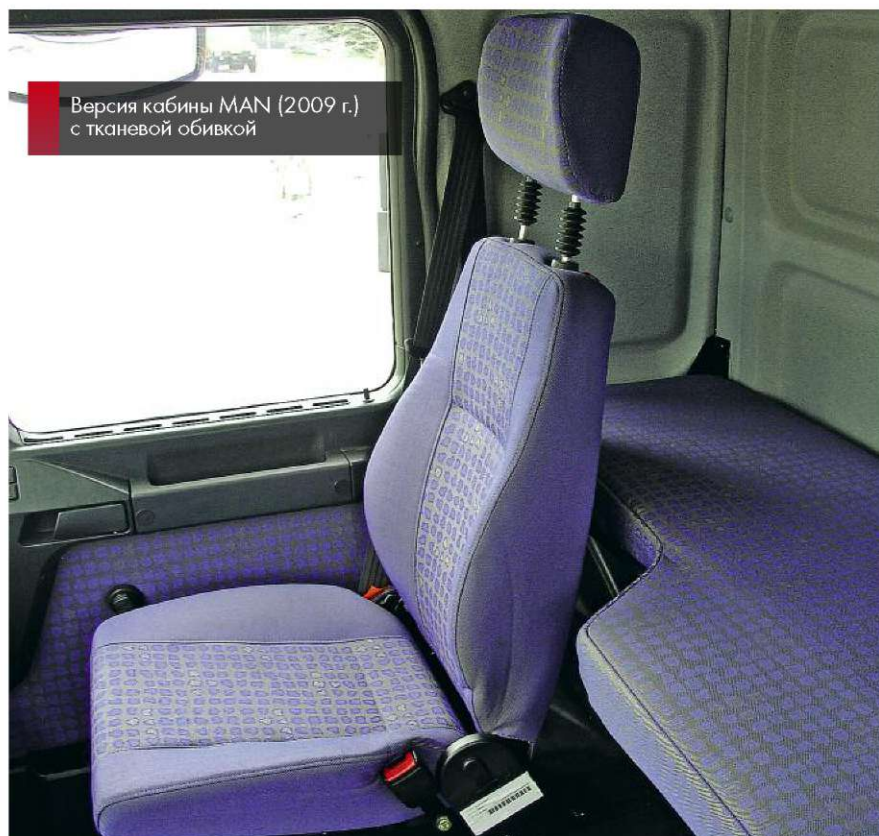
Мотор из последнего поколения китайских двигателей Weichai, которые уже далеко не того уровня, что был в середине нулевых годов. Это уже признанные миром силовые агрегаты. На самосвал поставили 6-цилиндровый линейный двигатель Евро-4 WP12.400E40. Он при 1 900 об/мин. развивает мощность в 294 кВт, что соответствует 400 л. с. Максимальный крутящий момент составляет 1 920 Нм при 1 000–1 400 об/мин.

Мотор породнили с однодисковым сухим сцеплением MFZ-430 и 2-диапа-

зонной коробкой передач 9JS200TA на девять ступеней. Адаптация получилась хорошей. Самосвал без загрузки и на дороге с хорошим твердым покрытием при старте с места на пониженных передачах и в движении был «никакой» – ему не хватало полной загрузки, луж, глубокой колеи в грязевой жиже и даже экстремальных подъемов, где можно показать свой силовой потенциал. Получая все это, 400-сильный мотор «на низах» вел себя великолепно. Так что без загрузки лучше все-таки держаться повышенных передач.

Налегке, перескочив с пониженного диапазона передач в высокий, мотор уже

КРАЗу не страшна площадка
с остроконечной металлостружкой



Версия кабины MAN (2009 г.)
с тканевой обивкой

шептал. С места уходил на пятой передаче плавно, без рывков и подгазовок.

И в дорогу под... газом,

Коммунальная машина КрАЗ-5401К2 (4x2) только вернулась с сертификационных испытаний по тормозным свойствам на соответствие правилам ЕЭК ООН №13.10, которые проходили на полигоне научно-исследовательского института АУТОКУТ, с участием производителя тормозной аппаратуры Knorr-Bremse в г. Будапешт (Венгрия). С нее уже успели снять надстройку и начали готовить к следующему этапу испытаний. На редакционный тест-драйв шасси снабдили технологическим низкобортным кузовом для балласта. Так и поехали пробовать машину.

В редакционном задании значилось изучение не столько возможностей коммунальной уборочной машины, сколько ходовых качеств шасси для нее. В перспективе, на эту колесную базу будут ставить до десятка надстроек коммунального, дорожного, лабораторно-технического, ремонтного и др. назначения. Новичок с изюминкой – газомоторный. И газовый не за счет встроенного газобаллонного



оборудования (ГБО) и адаптированного под газ классического мотора, а самого что ни есть газового двигателя Евро-5 – Daimler M906LAG.

Метановый движок совмещен со сцеплением MFZ 430 и коробкой 9JS1 19TA. Без вакуумно-подметальной надстройки у машины практически нет парусности. Сопrotивление встречным потокам воздуха создает кабина, но ее обтекаемые аэродинамические формы легко рассекают потоки. Мощный двигатель на 279 «лошадок» буквально срывается с места, не чувствуя порога усталости.

Кабина бескапотного типа KERAX от французского производителя Renault проще китайского салона Hubei. В ней имеется все для удобной работы водителя в посменном режиме. Ортопедические сидения с регулируемой спинкой способствуют работоспособности и снижают усталость человека за рулем.

У КрАЗа лишних колес не бывает

«АвтоКрАЗ» расширил перспективную линейку автомобилей бескапотного исполнения за счет нового самоходного

шасси КрАЗ-7634HE (8x8). Его разработали по ТУ российских, среднеазиатских и украинских машзаводов под монтаж надстроек и спецоборудования. Шасси с 27-тонной грузоподъемностью оснащено восьмицилиндровым V-образным двигателем ЯМЗ-7511.10 Евро-3 мощностью 400 л. с., однодисковым сцеплением ЯМЗ-184 и коробкой передач ЯМЗ-2391.

Рама шасси КрАЗ-7634HE неубиваемая – горячекатаные швеллера из низколегированной стали с поперечинами. Трансмиссия состоит из раздаточной коробки с межосевым дифференциалом, распределяющим крутящий момент между задней тележкой и передними мостами, первого и второго управляемых мостов, мостов задней тележки с межосевым дифференциалом на среднем мосту, межколесными дифференциалами всех мостов с принудительной блокировкой межколесных дифференциалов мостов задней тележки и всех межосевых дифференциалов.

Подвеска первого и второго управляемого мостов состоит из продольных полуэллиптических рессор и телескопических

амортизаторов, подвеска задней балансирной тележки на двух продольных полуэллиптических рессорах. Внешний минимальный габаритный радиус поворота шасси составляет 14 м. Монтажная длина рамы 8 080 мм.

Все мосты – ведущие, второй и третий мост проходного типа. Рулевой механизм интегрального типа с встроенным гидравлическим усилителем, который позволяет снизить усилие на рулевом колесе до 10 кгс, хотя при этом обеспечивает поворот четырех колес передних управляемых мостов. Низкая посадка эргономичной кабины Hubei – 2800 мм (у КрАЗ Н30.1ЕХ – 3170 мм) – обеспечивается тем, что двигатель установлен за кабиной. Она позволяет удобно располагать над крышей кабины крановое и другое оборудование. Первый экземпляр этого кременчугского шасси был закуплен еще на конвейере и сразу же после изготовления ушел в Россию. И не по таможенным документам временного ввоза вроде как на выставку или другу презентацию, а на постоянной основе. К выходу этого номера из типографии это ТС уже должно появиться с надстройкой...●