

Сергей ЗАЙЦЕВ

Любителям коммерческой техники индекс этого автомобиля может показаться знакомым, но пусть он их не смущает: в 2013 году КрАЗ-65032 претерпел существенные изменения, получив и новую внешность, и новый силовой агрегат. В результате эта модель, как, впрочем, и все семейство кременчугских капотников, может похвастаться улучшенными эксплуатационными характеристиками, что не замедлило принести свои результаты: прежде сокращавшиеся поставки КрАЗов в Россию вновь набирают обороты.

С НОВЫМИ СИЛАМИ

Капот как символ обновления

Модернизированные капотные модели, к числу которых принадлежит самосвал-внедорожник КрАЗ-65032-050-04, пошли в производство с января 2013 года. Главное их внешнее отличие – пластиковый интегральный капот, заменивший собой привычные стальные капот и крылья. Не оставили конструкторы без внимания и кабину обновленного грузовика – она получила более современный и качественный интерьер с новой приборной панелью. Жаль, что пока не удалось избавиться от пришедших из милитаризированного крАЗовского прошлого плоских стекол, но их замена на панорамное ветровое стекло, как и увеличение высоты кабины, – дело времени.

Но вернемся все-таки к новому капоту. Зачем он понадобился КрАЗам? Дело в том, что КрАЗам прежде всего понадобился более просторный моторный отсек – в связи с расширением линейки применяемых двигателей (кстати, как российских, так и зарубежных). Второй довод в пользу нового капота заключается в его конструкции – мало

того что он пластиковый, он еще и интегральный, то есть объединенный в одно целое с передними крыльями. Таким образом, несколько сборочных единиц заменены одной, что упростило производство комплектующих и их последующую сборку. Наконец, увеличенный наклон нового капота улучшил обзорность – несмотря на его существенную длину, водитель видит перед собой всего лишь небольшой выступ!

Нельзя сбрасывать со счетов и изменившуюся внешность капотных КрАЗов. Даже при сохранении прежних кабины и переднего бампера внедрение стилистически выверенного интегрального капота здорово освежило облик машины, подтянув его к зарубежным аналогам, которые, правда, сегодня можно буквально пересчитать по пальцам, поскольку большинство иностранных производителей перешло исключительно к бескапотным моделям. Однако в Кременчуге решили не поддаваться европейскому тренду и продолжить производство капотников. И на то есть как минимум две веских причины.



- 1 Модернизированная кабина получила новую приборную панель.
- 2 Самосвал оснащен передним ведущим мостом, повышающим проходимость.
- 3 Сзади и спереди установлены широкопрофильные односкатные шины, улучшающие проходимость на слабонесущих грунтах.
- 4 Запасное колесо закреплено в просвете между кузовом и кабиной.
- 5 Верхняя ступенька интегрирована в нижнюю часть дверного проема.

Во-первых, это связано со специализацией КрАЗов. Как известно, эти машины предназначены для работы в сложных дорожных условиях, а при движении по неровностям установленная в пределах колесной базы кабина из-за меньшей тряски всегда более комфортабельна в сравнении с бескапотной, где водитель сидит прямо над колесом.

Во-вторых, на шасси КрАЗов традиционно ставят широкий спектр специального оборудования с вынесенными вперед элементами, поэтому крайне важно, чтобы кабина была как можно ниже и чтобы ее не нужно было поднимать для доступа к двигателю. Подобные условия достигаются опять же установкой кабины за, а не над моторным отсеком.

Новой форме – новое содержание

Все прежние годы подавляющее большинство капотных КрАЗов оснащалось ярославскими V-образными «восьмерками». Теперь же, когда в России вступил в силу экологический стандарт Евро-4, в арсенале этих автомобилей появились дизели нового поколения. Прежде всего речь идет о семействе рядных 6-цилиндровых ЯМЗ-650, которые российский «Автодизель» выпускает по лицензии компании Renault Truck. Самосвал-внедорожник КрАЗ-65032-050-04 получил как раз один из них – ЯМЗ-6521 рабочим объемом 11,1 л и мощностью 362 л.с.

Крутящий момент от двигателя через однодисковое сухое сцепление MFZ 430 передается на

9-ступенчатую механическую коробку передач Fast Gear 9JS200TA-B китайского производства (с одной повышающей ступенью). В трансмиссии установлена также двухступенчатая раздаточная коробка с блокируемым межосевым дифференциалом. Механизм его блокировки, как и блокировки межколесных дифференциалов, активируется клавишами на приборной панели.

Подвеска КрАЗ-65032-050-04 полностью рессорная, тормозные механизмы – барабанного типа, с антиблокировочной системой тормозов. ошиновка колес, как и у любого внедорожника, односкатная. Применяемые шины широкопрофильные, с «шашечным» рисунком, позволяющим одинаково уверенно двигаться как по асфальту, так и вне его. Впрочем, в отличие от прежних односкатных шин, из-за которых внедорожные КрАЗы получили прозвище «лаптежник», у новых покрышек не столь широкий профиль, что позволяет вписаться в ограничительный габарит для движения по дорогам общего пользования.

В 12-кубовом кузове самосвала задней разгрузки допускается перевозить до 15 т груза. Понятно, что грузоподъемность в данном случае во многом ограничена в угоду повышения проходимости. Однако в производственной программе кременчугского завода сегодня уже существуют модели (в том числе – бескапотные), предназначенные для перевозки сыпучих грузов большей массы. О самой новой из них, появившейся под занавес 2013 года, мы расскажем в одном из ближайших номеров.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КРАЗ-65032-050-04 (6X6)

Габаритные размеры, мм	8760 x 2540 x 3050
Колесная база, мм	4080/1400
Габаритный радиус поворота, м	13,5
Геометрический объем кузова, куб. м	12,0
Угол опрокидывания кузова, град.	55
Грузоподъемность, кг	15 000
Полная масса, кг	29 000
Дизель	Рядный 6-цилиндровый
Рабочий объем, л	11,1
Максимальная мощность, л.с./мин ⁻¹	362/1900
Макс. крутящий момент, Нм/мин ⁻¹	1670/1100-1400
Тип и число ступеней КПП/РК	Механическая, 9/2
Емкость топливного бака, л	250
Максимальная скорость, км/ч	70
Размерность шин	445/65R22,5