



# Шаг вперед

Нынешней осенью мы отправились в Кременчуг, чтобы познакомиться с автопоездом-зерновозом КрАЗ-6511С4 «Караван». Ожидания нас не подвели – машина оказалась очень интересной.



▲ Приборная панель функциональна, здесь все под рукой.



◀ Рычаг коробки передач высоковат, а потому требует сноровки.

Решетчатые ступеньки кабины хорошо очищаются от грязи. Имеется их подсветка.



Около года назад у нас на тест-драйве побывал автопоезд-зерновоз КрАЗ-6230С4 «Караван» (см. «КА» №11'2012). В его основе лежало шасси грузовика КрАЗ-Н23.2R, оснащенное кабиной Renault и мотором с французской «родословной» ЯМЗ-6501. Учитывая реалии рынка, на заводе решили разработать более доступный по цене «сельхозник» - на шасси КрАЗ-Н23.2М - с китайской кабиной Qixing, китайским двигателем Weichai и другим самосвальным кузовом.

## Снаружи и внутри

Рассматривая новый автопоезд «Караван», начинаешь думать: уж не наладил ли КрАЗ на своих мощ-

ностях сборку грузовиков MAN? Как оказалось, кабина, выпускаемая на заводе Qixing в Китае, очень сильно напоминает MAN TGA. Достаточно посмотреть на оформление носовой части. О принадлежности к марки КрАЗ красноречиво свидетельствуют «кразовские» эмблема и логотип на решетке радиатора.

Если самосвальные кузова грузовика и прицепа на прошлогоднем «Караване» были изготовлены компанией «Днестр-Авто», то нынешние сделаны предприятием «Алеко» из города Волноваха (Донецкая обл.). Причем суммарный полезный объем обоих платформ увеличен с 60 до 75 кубометров. Возросла с 40 до 46 тонн и грузоподъемность. Самосвальные кузова теперь откидываются лишь на правую сторону

– так дешевле, да и на элеваторе разгружаются в основном именно этим боком. Потому по левой стороне борта сделаны глухими. А вот на прицепе разгрузка кузова как боковая (тоже вправо), так и задняя. Гидравлика – от именитой фирмы Нува. В основе прицепа лежит шасси польского производителя Wielton. В отличие от прицепа предыдущего «Каравана» – разработки КрАЗ, тут использованы мосты на пневмоподвеске фирмы SAF и тормозная система Wabco.

В дверях - центральный замок с брелоком дистанционного управления (ДУ) – теперь такое возможно и на КрАЗах! Посадку в кабину облегчают несколько подножки с подсветкой и удобные поручни. Кабина MAN, в отличие от французской,

явно просторнее. Она не только шире, но и длиннее – за передними креслами разместился довольно уютный «спальник». Развернутая к водителю приборная панель отличается качественным, приятным на ощупь пластиком. Щиток приборов белорусского производства взят у КрАЗа с интегральным капотом. Китайский щиток не стыковался с мотором, но в дальнейшем из КНР немецко поставлять другой. Четырехспицевое рулевое колесо имеет китайский атрибут – обод со вставками под дерево, и регулируется в двух плоскостях. Правда, фиксация – чисто механическая, при помощи довольно тугой поворотной рукоятки. Сразу обратил на себя внимание высоко расположенный

напольный рычаг КП с увесистым набалдашником на конце.

Кресла немецкой марки ISRI довольно комфортабельны. У них - механическая подвеска и необходимые регулировки: в продольном направлении, по углу наклона спинки и подушки. Причем положение подушки устатавливается двумя клавишами: первая отвечает за наклон передней части, а вторая – задней.

На приборной панели порадовали и удобно установленные пневмокран «ручника», и блок управления кондиционером с большим наглядным экраном. Еще выше находится MP-3 магнитола.

Жалко, что вещевые карманы в дверях и полки над лобовым стеклом имеют довольно скромные



▲ В просторной кабине – весьма комфортабельный «спальник»



▲ Китайский турбодизель Weichai в 400 л.с. обеспечивает автопоезду приемлемую динамику.

## КрАЗ-6511С4 «Караван»

| Общие данные                        |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| Тип                                 | Автопоезд-зерновоз |
| Шасси                               | КрАЗ Н23.2М        |
| Колесная формула автомобиля         | 6x4                |
| Колесная база автомобиля, мм        | 4700+1400          |
| Д/Ш/В, мм                           |                    |
| - автопоезда                        | 20470/2600/3260    |
| - автомобиля                        | 10115/2600/3260    |
| - прицепа                           | 10560/2600/3260    |
| Мест в кабине                       | 2                  |
| Снаряженная масса, кг               |                    |
| - автопоезда                        | 19800              |
| - автомобиля                        | 13200              |
| - прицепа                           | 6600               |
| Грузоподъемность, кг                |                    |
| - автопоезда                        | 46400              |
| - автомобиля                        | 20000              |
| - прицепа                           | 26400              |
| Полная масса автопоезда, кг         |                    |
| - автопоезда                        | 66200              |
| - автомобиля                        | 33200              |
| - прицепа                           | 33000              |
| Полезный объем груз. кузова, м куб. |                    |
| - автопоезда                        | 75                 |
| - автомобиля                        | 35                 |
| - прицепа                           | 40                 |
| Радиус поворота, м                  | 11,5               |
| Объем бака, л                       | 2 по 250           |

## Двигатель

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| Марка/тип                     | Weichai WP12.400E40/<br>Турбодиз. (Евро 4) |
| Рабочий объем, см куб.        | 12000                                      |
| Расп. и к-во цил./кл. на цил. | R6/2                                       |
| Мощность, л. с./об/мин        | 400/1900                                   |
| Макс. кр. момент при об/мин   | 1920/1000 - 1400                           |

## Трансмиссия

|               |                      |
|---------------|----------------------|
| КП, марка/тип | 12JS180TA/12-ст. мех |
|---------------|----------------------|

## Ходовая часть

|                        |                                 |
|------------------------|---------------------------------|
| Подвеска передн./задн. | завис. рессорн./завис. рессорн. |
| Тормоза передн./задн.  | бараб./бараб.                   |
| Шины                   |                                 |
| - автомобиля           | 315/80R22,5 Bridgestone         |
| - прицепа              | 385/65R22,5 Matador             |

## Эксплуатационные показатели

|                          |                         |
|--------------------------|-------------------------|
| Макс. скорость, км/ч     | 85                      |
| Средний расход, л/100 км | 55 (с полной нагрузкой) |

## Цена автомобиля

|  |       |
|--|-------|
|  | н. д. |
|--|-------|

## Резюме

|          |   |
|----------|---|
| <b>+</b> | <p>Мощный, эластичный в работе двигатель</p> <p>Просторная кабина</p> <p>Низкий уровень внутреннего шума</p> <p>Эффективные тормоза</p> |
| <b>-</b> | <p>Неудобно расположенный рычаг КП</p> <p>Недостаточно большие вещевые отсеки</p>   |

размеры. Не отличаются вместительностью и отсеки под спальную полкой. Утешает лишь то, что автопоезд «Караван» все-таки не предназначен для многодневных дальних рейсов.

## На ходу

После нехитрой настройки кресла и рулевой колонки заводим двигатель. Здесь он китайской марки Weichai – 6-цилиндровый, рабочим объемом 12 л, мощностью 400 л.с. При этом он имеет систему очистки выхлопных газов SCR AdBlue и отвечает экологическим стандартам Евро 4. Обращает внимание достойная шумоизоляция, причем даже на высоких оборотах.

Автопоезд наш был груженный – полной массой сорок с лишним тонн. Трогаемся с 3-й передачи. Двигатель оказался очень эластичным в работе. Максимальный крутящий момент в 1920 Нм достигается в довольно широком диапазоне оборотов: 1000 – 1400 в минуту.

А вот 12-ступенчатая коробка передач, также родом из Поднебесной, заслуживает особого разговора. Берусь за массивный рычаг КП. Высоко расположенный и длинноходный, он требует сноровки. Для перевода в нейтральное положение руку приходится заносить далеко назад. В нужную передачу попадаешь не с первого раза. Рядом сидящий инструктор поясняет: «Что вы хотите! Это экспериментальный образец автомобиля. Коробку еще нужно отрегулировать».

Полноценно обкатать на дорогах общего пользования еще не сер-



▲ Кузова тягача и прицепа имеют удобные площадки для доступа к верху кузова.

тифицированный автопоезд нам, естественно, не разрешили. Но на демонстрационном полигоне КрАЗа мы испытали «Караван» на предмет маневренности. Небольшой радиус разворота как для 20-метрового автопоезда, легкий руль и отличные зеркала оставили самые приятные впечатления. А динамические качества машины удалось опробовать на прямых участках дороги по обширной заводской территории. Рулевое управление интегрального типа оказалось довольно точным, с хорошей обратной связью. Понравились и легкие в работе педали. Особо хочется отметить эффективный моторный тормоз. Причем управление им довольно простое: правый подрулевой переключатель нужно перевести вниз – для включения «горного» тормоза или вверх – для выключения. Никакой многоступенчатости!

Хочется верить, что автопоезд-зерновоз КрАЗ-651С4 «Караван» получит путевку в жизнь и будет оценен потребителями. □



Самосвальный прицеп разгружается не только направо, как кузов автомобиля, но и назад. Правые борта можно откидывать, а задние - и откидывать, и распахивать – например, для работы с погрузчиком.