



АВТОКРАЗ

Великая бескапотная эволюция

Видеть аббревиатуру КрАЗ на бескапотных грузовиках пока несколько непривычно. И тем не менее, в модельной линейке Кременчугского автозавода таковых появляется все больше!



У европейских грузовиков выступающий перед кабиной капот стал атавизмом еще в 1990-х. И как всякий атавизм, через какое-то время практически исчез, оставив о себе разве что музейные воспоминания. Кременчугские автомобили – дело другое: представить их без традиционного стального «носа» почти невозможно. Почему? Причина здесь не столько в традициях, сколько в практическом использовании КраЗов: их применяют преимущественно в сложных дорожных условиях, а часто – и вовсе вне дорог. При движении по пересеченной местности в расположенной

за капотом кабине, поскольку она находится в пределах колесной базы, трясет гораздо меньше, чем в бескапотной, где водитель сидит фактически на колесе. Кроме того на КраЗы часто монтируют различное специальное оборудование с вынесенными вперед элементами, поэтому крайне важно, чтобы кабина базового шасси была как можно ниже и чтобы ее не нужно было поднимать, когда возникнет потребность добраться до двигателя. То есть за сохранение капотной компоновки есть свои весомые аргументы, с которыми в Кременчуге не могут не считаться.



Юрий Облог, заместитель генерального директора ПАО «АвтоКрАЗ» по продажам и маркетингу

– В России в 2013 году мы завершили сертификацию трехосного самосвала с бескапотной кабиной Renault, а в начале 2014 года Одобрение типа получит и его аналог, но уже с кабиной типа MAN китайского производства.

Продвигаться на российский рынок будут оба варианта: первый в качестве топового, второй – в качестве среднего по цене. При этом комплектацию автомобилей нашей собственной бескапотной кабиной, выполненной из стеклопластика, мы приостановим где-то до начала 2015 года: требуется некоторая доработка применяемых для ее изготовления деталей и материалов, чтобы по качеству эта кабина не уступала кабинам ведущих мировых производителей.



Суммарная емкость размещенных за кабиной Renault газовых баллонов составляет 1155 л.



Интерьер установленной на шасси КрАЗа кабины Renault. Евростандарт!

С другой стороны, российские дилеры давно просят «АвтоКрАЗ» дополнить линейку капотных моделей бескапотных грузовиков. Ведь последние значительно маневреннее, что крайне важно при работе в условиях города. Именно в городах в настоящее время ведется большинство

строек и именно для них требуется большое количество самосвалов и автобетоносмесителей, отсутствие капота у которых сегодня рассматривается как должное.

«АвтоКрАЗ» прислушался к пожеланиям и разработал обширную гамму бескапотных моделей, часть из которых сегодня

выходит на рынок нашей страны. Причем кабины используются различные.

Первые кременчугские бескапотники, заложившие основу их современной линейки, увидели свет в конце 2000-х. Первый их образец собрали с широким использованием китайских агрегатов, включая ка-

бину, а второй получил уже кабину собственной разработки, главная особенность которой – использование стеклопластиковых панелей, крепящихся к стальному трубчатому каркасу. Нельзя не признать, что хотя последнюю серийную кабину для серийных автомобилей «АвтоКрАЗ» разработал более тридцати лет назад, ее новый образец в общем и целом вышел удачным: подгонка отдельных деталей интерьера и экстерьера, удобство и эргономика рабочего места водителя, внешняя стилистика, – все оказалось выполнено на неожиданно высоком уровне. Со стеклопластиковой кабиной изготовили некоторое количество КрАЗов, в числе которых самосвал, топливозаправщик, мульчифид, коммунальный, дорожно-уборочный, каналопромывочный и пожарный автомобили. То есть на сегодняшний день данную кабину можно назвать состоявшейся, перешедшей из стадии опытных в стадию предсерийных образцов. Другое дело, что ставка при выводе кременчугских бескапотников на российский рынок будет сделана не на нее: создавать с нуля производство абсолютно нового, при этом весьма трудоемкого изделия во время экономической стагнации на заводе считают



КрАЗ К12.2 с кабиной Renault и газовым двигателем Daimler M906LAG экологического стандарта Евро-5. В прицеле – Европа!



Интерьер стенопластиновой кабины собственной разработки

преждевременным. Поэтому акцент сделан на кабины сторонних производителей, что, впрочем, не ново: подобным путем сегодня идут КАМАЗ, БАЗ, МЗКТ, МАЗ-МАН, ЗИЛ и ТОНАР. Неожиданно другое: выбор кременчугцев пал не на одну, а сразу на две кабины: французскую Renault и китайский аналог MAN.

По комфорту, по эргономике, по качеству материалов первая из названных кабин выводит КрАЗы почти на европейский уровень. Оговорка «почти» не случайна: для полного ему соответствия необходим еще и европейский двигатель. И таковой подобрали, причем не дизельный, а газовый: им оказался работающий на сжатом метане 279-сильный Daimler M906LAG. С ним Кременчугский автозавод рассчитывает прорваться на Запад, предложив свою технику европейским коммунальщикам: не случайно на раму газового двухосного КрАЗ К12.2 поставили кузов с вакуумно-подметальным оборудованием Katmerciler. В 2013 году этот автомобиль получил одобрение типа по стандарту Евро-5, а в 2014 получит Одобрение типа уже по стандарту Евро-6, и двери на европейский рынок будут для него открыты. Но это

планы пусть на ближайшее, но все же будущее, тогда как на домашнем рынке кременчугский бескапотник с кабиной Renault уже стал реальностью: по улицам нескольких украинских городов сегодня бегают более двух десятков созданных на его базе коммунальных и дорожно-уборочных машин. В каче-

«АвтоКрАЗ». От года к году



По данным «АСМ-Холдинга», предкризисный 2007 год «АвтоКрАЗ» завершил с итоговым результатом чуть менее 4,2 тыс. автомобилей – лучшим в первом десятилетии нового века. В 2008-м успехи оказались скромнее: с сентября продажи автотехники в России, в ту пору основном рынке сбыта завода, резко пошли вниз, что и отразилось на итоге, который составил около 3,4 тыс. грузовиков. А в самый сложный для автопрома 2009 год завод изготовил их в количестве всего двести с небольшим – меньше, чем прежде делал за месяц. Затем, с постепенным восстановлением спроса, выпуск подрос. В 2010-2011 годах он стабилизировался на отметке около 1,1 тыс. в год, а в 2012-м, после введения в России утилизационного сбора, снова упал, составив чуть более 0,8 тыс. КрАЗов. По итогам 2013 года главным образом благодаря активизации экспорта «АвтоКрАЗ» отчитался о 15-процентном росте производства (изготовлено 930 ед.), при этом во втором полугодии его объемы практически двукратно превысили таковые за тот же период в 2012 году.



Бескапотные КрАЗы: слева – с китайской кабиной типа MAN, справа – со стенопластиновой кабиной собственной разработки.



Интерьер лицензионной кабины MAN: электростеклоподъемники и магнитола включены в базовую комплектацию



Лицензионная кабина MAN оказалась не совсем привычной для самосвала: за сиденьями расположен спальный отсек, ступеньки прикрыты удлинителем на двери

стве самосвала и лесовоза машина готовится и к экспансии в Россию. Естественно, применяемые для всей упомянутой техники рядные «шестерки» ЯМЗ-651 (362 л.с.) соответствуют экологическому стандарту Евро-4. Но для стран СНГ автомобилям, уже прошедшим сертификацию, даже с введением у нас, начиная с наступившего года, стандарта Евро-5 пока более и не требуется.

Поскольку кабина Renault не из дешевых, а собственную стеклопластиковую кабину серийной не назовешь, «АвтоКрАЗ» принял решение обзавестись еще одним альтернативным вариантом. Им оказался китайский аналог кабины MAN – первый оборудованный ею автомобиль появился в 2011 году. Но и снаружи, и внутри тот образец выглядел сильно отставшим от времени. И вот,

в 2013 году опять же из Китая, но уже с другого завода, в Кременчуг начали приходить более современные кабины, в основе которых тоже явно читается «мановское» прошлое. Выполнены они на более высоком техническом и дизайнерском уровне: совершеннее внешность, качественные материалы и тщательнее подгонка интерьера. Базовая комплектация тоже на высоте: есть электро-

стеклоподъемники, магнитола и пусть небольшой, но все же ЖК-дисплей.

В Кременчуге такую кабину первым делом установили на длиннобазное шасси с колесной формулой 6x4, которое сразу же превратили в сельскохозяйственный самосвал, точнее, в сельскохозяйственный самосвальный автопоезд, получивший обозначение КрАЗ-6511С4 и собственное имя



КрАЗ С26.2М грузоподъемностью 26 т с 16-тонной допустимой нагрузкой на мост. Кабина – китайский аналог MAN, силовой агрегат – 400-сильный Weichai WP12 и 9-ступенчатая КПП Fast Gear.

«Караван». Его характеристики впечатляют: емкость двух кузовов составляет 75 «кубов», а общая грузоподъемность достигает 46,4 т. Дизель – рядный 6-цилиндровый Weichai WP12.400E40 мощностью 400 л.с., сцепление – MFZ-430, коробка передач – механическая 12-ступенчатая Fast Gear 12JS180TA. Особое внимание – ведущим мостам с допустимой нагрузкой 13 т: их снабдили модернизированными редукторами, поднявшими максимальную скорость до 80 км/ч. В 2013 году первый образец «Каравана» интенсивно испытывали в нескольких сельскохозяйственных предприятиях, так что в 2014 году он пойдет в серию уже с учетом устранения всех выявленных за это время недочетов.

Впрочем, зерновоз – это машина, прежде всего, для Украины, где сельское хозяйство – один из главных столпов экономики. А вот в Россию с ее построенном на добыче полезных ископаемых благополучии, скорее всего, больше заинтересует другая модель с аналогичной кабиной, впервые представленная в декабре. Речь идет о самосвале КрАЗ-7511С4 с близким

по характеристикам силовым агрегатом (вместо 12-ступенчатой КПП применена 9-ступенчатая) и, что самое важное, с ведущими мостами FAW, рассчитанными на нагрузку в 16 т каждый. Как результат, в 15-кубовом кузове задней разгрузки самосвал может перевозить до 26 т груза! Данная модель в ближайшее время получит российское Одобрение типа транспортного средства.

Таким образом, на рынке России в 2014 году заказчик может предложить две во многом близкие линейки бескапотных кременчугских грузовиков: премиальный вариант с кабиной Renault и вариант среднего ценового сегмента с лицензионной кабиной MAN. Причем в первом случае по своему происхождению это будут российско-украинско-европейские автомобили, а во втором – автомобили с сильным китайским акцентом, с поставленными из Поднебесной кабинами, двигателями, трансмиссиями... Какой вариант в итоге окажется более предпочтительным, решать заказчикам.

Константин Занурдаев



ИЗ ЛИЧНЫХ ВПЕЧАТЛЕНИЙ

– В 2011-м я уже ездил за рулем КрАЗа с китайской кабиной типа MAN, сейчас же у него хотя и похожая кабина, но заказанная у другого завода. И правильно: по сравнению с прежней она современнее снаружи и качественнее внутри. Хотя, до уровня кабины Renault, которую тоже ставят на кременчугские шасси, китайцам пока далеко: последняя на голову выше по эргономике, качеству, удобству управления. В механизме фиксации рулевой колонки у нее нет архаичных «барашков», удобнее рычаг переключения передач, больше ниш и емкостей под всякую мелочевку. Чего не хватает бескапотным КрАЗам, так это автоматизированной трансмиссии. Ведь сейчас в Европе коробки-роботы пошли в массовое производство, их установка уже не задирает цену машины до небес, при этом качество управления выводится на абсолютно новый уровень. Что еще важно, по сравнению с капотными моделями завода новые бескапотники гораздо маневреннее: на трехосном самосвале удалось развернуться буквально на пятачке, немислимом для капотного КрАЗа.



Самосвальный автопоезд-зерновоз КрАЗ-6511С4 «Караван»

Объем перевозимого груза в кузове автомобиля достигает 35 м³, в кузове прицепа – 40 м³.