

# "Двухцветная"



На Украине произошла очередная революция. Каков был ее цвет? Опять оранжевый? Отчасти. Если быть точным, то серый и оранжевый. Правда, митингов на Майдане Незалежности не было. Хотя майдан был. Другой майдан. Майдан Победы. И не в Киеве, а в Кременчуге. Именно там впервые показали совершенно новый бескапотный КраЗ с оригинальной (!) кабиной собственной конструкции. В этом и заключается суть новой украинской революции. А оранжевый и серый цвета ей присущи потому, что самосвальный кузов оранжевый, а кабина была серой.

Это действительно революция! КраЗ первым из крупных отечественных автозаводов разработал совершенно новую и оригинальную бескапотную кабину за все постсоветское время. Специалисты, конечно, могут возразить, что свои оригинальные бескапотные кабины есть у грузовиков Yagovit, "Русак", АМУР. Но мы ведь говорим не о небольших предприятиях, а о крупных автозаводах. Кабины, разработанные еще в советские времена, как кабина МАЗ-5440, например, и кабины, представляющие собой зарубежную лицензию, как у бескапотного "Урала", в расчет не берем. В этом случае КраЗ действительно первый. Первый крупный отечественный автозавод, который сделал полностью новую, полностью свою кабину.

## Зачем?

На протяжении всей истории Кременчугского автозавода его грузовики ассоциируются исключительно с капотной компоновкой. КраЗ и длинный капот уже давно стали чуть ли не синонимами. У капотной компоновки есть свои преимущества, особенно в военной сфере. Есть у капотной компоновки и довольно большое количество поклонников на "гражданке". КраЗ - символ отечественного капотного грузовика, "икона" жанра. Тем не менее в Кременчуге обратились к капотной компоновке. Зачем КраЗу понадобился собственный бескапотник?

Как и любая "проблема", компоновочная схема грузовика - "палка о двух концах", "мечаль" с лицевой и оборотной сторонами. Давайте рассуждать логически. Чем хорош капотник?

"Полтора метра жизни", большая гарантия выживаемости водителя при подрыве на

мине - экстрим оставим в стороне. Обратимся к сугубо мирным качествам. Общеизвестно, что капотные грузовики имеют целый ряд преимуществ при работе, например, в северных районах. Легкий доступ в моторный отсек без выхолаживания кабины, согласитесь, очень полезное на севере свойство. Кроме того, у капотников б/4 из-за соответствующей развесовки обычно лучше проходимость. Это достигается за счет того, что основная нагрузка приходится на ведущую тележку, передняя ось не ввязнет на слабонесущих грунтах. Но в то же время эта же недогруженная передняя ось ограничивает общую грузоподъемность машины, а полтораметровый капот делает самосвал громоздким и неповоротливым в сравнении с бескапотником с кузовом точно такой же длины. У последнего и база колесная меньше, и радиус поворота куда компактнее.

Оглянитесь вокруг: 90% работающих на "гражданке" самосвалов бескапотные! Ка-

потников, помимо КраЗа, по сути, почти нет. Компактность машины для работы в городских условиях имеет порой очень важное значение. КраЗу нужен был бескапотник, чтобы "вылезть" в более емкий сегмент рынка, пока не поздно. И такой бескапотник появился. Имя ему - КраЗ-С20.0.

## Словесный портрет

Индекс, присвоенный по новой системе, означает следующее: буква "С" - самосвал, 20 - паспортная грузоподъемность в тоннах, 0 - начальная модификация, первая версия, "точка отсчета" для будущего семейства.

По сравнению с прошлогодней опытной машиной (см. "Автобизнес" №1/2009) новая здесь не только кабина. Изменилась и агрегатная база.

Например, мосты здесь уже не Shaanxi, а собственные. Новой стала и переднюю ось, а также конструкция балансирной подвески



В бескапотнике модели С20.0 трудно узнать КраЗ. Тем не менее это "чистокровный" КраЗ

задних колес. Собственный вес подвески снижен на 80 кг, а грузоподъемность увеличена. Имеется в виду именно такая "условная" характеристика, как грузоподъемность подвески. Это означает, что на самом деле КраЗ-С20.0 без проблем перевезет не 20, а все 25 т груза, однако актуально это только для ведомственных дорог и карьеров. На дорогах общего пользования в кузове должно быть не более 20 т, иначе величина юридически допустимой нагрузки на дорожное покрытие будет превышена.

Рама у бескапотника собственная оригинальная. Общеизвестно, что сочетание кравзовских мостов и рамы - это гарантия "неубиваемости".

Коробку передач здесь оставили той же китайской фирмы, что была и в прошлом году. Точное наименование модификации коробки передач Shaanxi - 9JS2001A.

Самосвальная платформа выполнена по прогрессивной схеме - с полукруглым сечением основания. Разработали и изготовили эту платформу также непосредственно на КраЗе. Хочется отметить один очень удобный нюанс: конструкторы не забыли установить ступеньки... внутри кузова! Очень про-

стое решение, позволяющее существенно облегчить процесс очистки кузова и "высадку" из него. Повторимся: очень простое решение, которое даже на "пористых" импортных самосвалах редко встретишь. КраЗ это сделал. Отличный пример для подражания многим отечественным производителям самосвальных кузовов.

## Кабина

Теперь непосредственно о самом интересном - о кабине. Признаюсь честно, когда машину я увидел еще издалека, первым делом спросил у кравзовцев: "От какого 'китайца' кабину брали? Что-то я не узнаю прототип".

Китайский прототип, конечно, я и не мог узнать, поскольку его не существует. В первые минуты знакомства с машиной я еще не знал, что каби-

Конечно, КраЗ-С20.0 - это шаг вперед для КраЗа. Появилась эта машина года на три раньше, в самый расцвет строительного бума, она, безусловно, стала бы хитом продаж. Но даже сейчас, в период кризиса, когда сбыт минимален, грузовик совершенно нового (для КраЗа) поколения, сочетающий в себе прочностные характеристики капотников с новым уровнем комфорта бескапотников, возможно, станет для Кременчугского автозавода своего рода палочкой-выручалочкой и позволит не "выпасть из обоймы" в ближайшие годы. Главное - сохранить традиционно привлекательную невысокую кравзовскую цену.

Опытно-промышленную партию новых самосвалов АвтоКраЗ планирует выпустить к концу года после прохождения сертификации, а серийные образцы должны появиться в следующем году. Надеемся, эти планы хотя бы частично сбудутся.

Дмитрий ГЛАДКИЙ, Минск - Кременчуг - Минск

Р.С. Ах, да! Мы не упомянули двигатель. Двигатель у КраЗа-С20.0 - новейший "рядник" ЯМЗ-650. Так уж вышло, что сразу после Кременчуга довелось побывать в Ярославле, - появился повод поговорить о ЯМЗ-650 отдельно. Смотрите соседнюю страницу.



Дизайн рабочего места водителя. По сравнению с капотными КраЗами это, безусловно, шаг вперед

на абсолютно оригинальная. Рассмотрел внимательно - действительно все оригинальное. Но все равно издалека выглядит "китайцем". Впрочем, это мое субъективное частное мнение, с которым читатель вправе не согласиться.

Узнаваемость марки была одним из требований, предъявляемым к проекту кабины на стадии разработки. Дабы достичь этой цели, вентиляционные прорези спереди просто скопировали с таковых у капотных КраЗов. Однако, на мой взгляд, узнаваемости это не добавило. Бескапотник не может быть похож на капотник, точно так же как велосипедист не будет похож на штангиста. Если к "раскрученной" бескапотной кабине добавить капот с таким же дизайном переделки, стопроцентную узнаваемость можно обеспечить, но если взять абсолютно новую бескапотную кабину, то что ты с ней ни делай, она не будет похожа на "старый" капотник. Так что в данном случае достичь узнаваемости марки было невозможно - частые прорези на передке не помогли. Здесь явно напрашивается более крупные, более массивные вентиляционные прорези, которые будут машине больше к лицу, тем более что такой вариант дизайнерами прорабатывался. Лучше вернуться именно к нему - так будет гармоничнее.

Впрочем, каркасно-панельная конструкция пластиковой кабины позволяет быстро и без особых затрат изменить экстерьер. Не исключено, что в серии так и поступят.

Странно, но бампер у самосвала тоже пластиковый, причем не составной. Сюда явно напрашивается составной металлический бампер - общеизвестно, что монолитный пластиковый бампер в карьере долго не живет. А вот свободно повешенная нижняя ступенька входа в кабину - это абсолютно правильно. Такая не сломается при ударе о препятствие.

В целом же конструкция кабины очень понравилась. Во-первых, здесь сразу предусмотрена возможность изменения конфигурации моторного тоннеля. Можно разместить как компактный рядный двигатель, так и пока традиционный V-образный. Предусмотрено пять вариантов исполнения кабины по высоте и длине: две низкие с полуспальным и спальным местами, две высокие с полуспальным местом и двумя спальными местами.

## Белорусская составляющая

Есть в новой кравзовской бескапотной каркасно-панельной кабине и небольшая белорусская составляющая. Первое, что бросается в глаза, - это "до боли знакомые" фары головного света. Такие же стоят на рестайлинговых МАЗах и троллейбусах "Сябар". Выпускает их ОАО "Руденск" в одноименном городском поселке Минской области.

Белорусское происхождение имеет и шток приборов, который делают на Витебском заводе электроизмерительных приборов.



Внутри самосвального кузова сделаны ступеньки. Очень удобно!



Средней части передней панели придана выступающая форма, благодаря чему появился эдакий столик



Приборы изготовлены в Витебске, на РУП "ВЗЭП". К самым приборам претензий нет, а вот закрывающее их стекло очень сильно бликует



Блок-фары у самосвала КраЗ-С20.0 тоже белорусские. Выпускает их в городском поселке Руденск Минской области



Самосвальный кузов у КраЗ-С20.0 прогрессивной формы - с полуovalным сечением основания