



# Первенец пятого семейства кремненчугских самосвалов КрАЗ С20.0

Это первый в истории торговой марки «КрАЗ» самосвал с новой компоновочной схемой «кабина над двигателем». Конструкция нового автомобиля создана специалистами управления главного конструктора Кремненчугского автозавода и является полностью оригинальной.

Премьерный показ новинки состоялся на традиционном автошоу «КрАЗ-2009», которое состоялось в Кремненчуге 28 июня.

Конструкторы автозавода начали заниматься новой для кремненчугских коммерческих грузовиков компоновкой «кабина над двигателем» 2,5 года назад, практически с чистого листа. Такая задача была вызвана не только необходимостью изменить привычный облик КрАЗа, а, в первую очередь, выйти с бескапотником на те сегменты рынка, где компоновка «кабина за двигателем» успешно конкурировать не может. Современные строители, коммунальные службы городов и другие сферы народного хозяйства предпочитают бескапотники, которые имеют меньший радиус поворота, у них лучшая обзорность и маневренность. В условиях стесненного пространства больших городов, это обстоятельство имеет решающее значение. На отдельных рынках мира, вообще существует традиция использования только бескапотных грузовиков.

Главное, видимое отличие нового автомобиля от серийно выпускаемых машин, — утратившийся привычный для облика КрАЗа капот. Несмотря на отсутствие капота, автомобиль узнаваем, благодаря сохранённой форме радиаторной решётки. Глядя на автомобиль спереди, с этой решёткой новый КрАЗ выглядит как его капотный собрат.

Конструкция кабины — каркасно-панельная. Это значительно сокращает сроки и затраты по подготовке её производства. Пластиковые панели позволяют быстро менять её экстерьер. Разработаны пять типов кабин: две низкие с полуспальным и со спальным местом, две высокие с полуспальным местом и двумя спальными местами. Опытный образец, представленный на автошоу, имеет кабину, условно именуемую «дневной» — низкую, без спального места.

При проектировании кабины конструкторы «КрАЗа» уделили особое внимание эргономике рабочего места водителя. Благодаря новой панели приборов, регулируемой по высоте рулевой колонки, удобным органам управления водитель сохраняет высокую производительность в течение дня. В панель приборов встроена климатическая установка, эффективная система вентиляции, обдув боковых



стёкол обеспечивает высокий уровень комфорта и исключает запотевание стёкол, хорошую видимость через зеркала заднего вида.

Новая кабина обеспечивает низкий уровень внутреннего шума и низкую вибронгруженность. Это стало возможным благодаря применению новых материалов шумоизоляции и четырёхточечному креплению кабины с четырьмя гидравлическим амортизаторами.

Автомобиль оснащён новым силовым агрегатом ЯМЗ-6501 — нового семейства моторов Ярославского моторного завода. Он отвечает требованиям экологической нормы Евро 3, его мощность 360 л.с.

В состав силового агрегата вошла коробка передач 9JS200 с сцеплением немецкого производства MFZ 430.

В конструкции передней подвески грузовика применены рессоры увеличенной длины 1800 мм, что на 100 мм больше стандартных. Это позволило увеличить грузоподъёмность передней подвески до 8 тонн, при этом снизить вибронгруженность на рабочем месте водителя и пассажира. Задняя балансирная подвеска — тоже новая, с увеличенной грузоподъёмностью на 5 тонн, что значительно повысит ресурс ходимости, в сравнении с существующей конструкцией, при одинаковых нагрузках, к тому же она «похудела» на 70 кг, а это экономия металла.

Самосвальная платформа полукруглого сечения проектировалась с учётом требований рынка и отличается высокой прочностью.