

Коммерческие



trucklist.ru

АВТО

Из рук в руки

МАЛЫЕ КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ | АВТОБУСЫ
СРЕДНИЕ И ТЯЖЕЛЫЕ ГРУЗОВИКИ | СПЕЦТЕХНИКА | ПРИЦЕПЫ

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ РЕКЛАМНО-ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ФОТООБЪЯВЛЕНИЙ

23 — 29 ноября
№60(658)2009



КрАЗ С20.0

ДОЛГОЖДАНЫЙ

Первая бескапотная модель кременчугского завода может стать настоящим прорывом. Потребитель без сомнения оценит комфортабельную кабину, мощный ярославский дизель и грузоподъемность нового самосвала.



РЕНО-ПРЕМИУМ Вестек 3 2008 г.в., новый, белый, 0 км, в наличии. Гарантия, сервисный контракт. Официальный дилер. Специальное предложение: стоимость 2 400 000 рублей (количество автомобилей ограничено).

т.749-10-87, 722-87-10



ИВЕКО-СТРАЛИС A7442525 T/P седельный тягач, 2008 г.в., 0 км, 352 л.с., синий, новый, раскраска, полный электропакет, автономный отопитель, бак 800 л. 42 000 €.

т.787-87-63



ВОЛЬВО-VNL780 2008 г.в., темно-голубой металл, двигатель Cummins-ISX, МКПП-10, кондиционер, ал.пакет, автозамок, 4 бака (1.9 т), салон-трансформер, идеальное состояние, 100% тяговик, без пробега по РФ, 8 автомобилей в наличии.

«РУСТРАКСЕРВИС» т.643-40-80



САМОСВАЛ MAZ-5516AS-380 2009 г.в., 0 км, белый, бак, двигатель ЯМЗ-6582.10, Евро-3, мощность 330 л.с., КПЗ 8 ст., кабина без спального места, г/л 20 т, объем кузова 12,5 куб. м, с подогревом, усиленная рама. 1 850 000 руб. Гарантия.

ЗАО «БелМАЗтроп» т.8 (915) 479-95-39 www.belmazztrp.ru



ГИДРОМАНИПУЛЯТОР крановый 2000 г.в., 0 км, красный, грузоподъемность 2-10 т, Япония-Корея, вылет 20 м, монтаж на любое шасси, сертифициат, гарантия, документы для ГИБДД, 210 000 руб.

т.8-916-195-27-79 www.moblekras.ru



ЭКСКАВАТОР гидроманипулятор UDS-114 на шасси ТАТРА, 2007 г.в., желтый, пробег шасси 31 800 км, наработка экскаватора 377 м³, объем ковша 0,63 куб.м. Состояние идеальное. Помощь в кредите, лизинге.

т.774-28-58 www.sprbegom.net

Долгожданный



Этот автомобиль ждали давно: и дилеры Кременчугского автозавода, и его клиенты едва ли не молились на будущий бескапотник, который должен был прийти на смену семейству порядком устаревших капотных машин. Слухи о скором появлении новинки будоражили умы приверженцев марки на протяжении чуть ли не десяти последних лет. И вот бескапотная модель рассекречена! Что ж, лучше поздно, чем никогда.

ВЕТЕР ПЕРЕМЕН

История ныне выпускаемых капотных КраЗов уходит в далекие 70-е, то есть с начала их серийного производства минуло уже около тридцати лет! Конечно, в течение последнего времени Кременчугский завод приложил немало усилий по совершенствованию конструкции своих автомобилей и расширению числа их модификаций, но в корне ситуацию это не меняет — из года в год машины все сильнее утрачивают привлекательность в глазах даже самых верных клиентов. Что не удивительно: на рыночном поле пусть не самых передовых по конструкции, но простых, ремонтпригодных и доступных по цене тяжелых грузовиков конкуренция уж слишком обострилась. Свои трехосные самосвалы и шасси под различные надстройки успешно раскрутил МАЗ, российские КАМАЗ и «Урал» предлагают собственные модели тяжелого класса, появились в стране и достаточно доступные трехосники производства Isuzu и Hyundai. Наконец, массированное вторжение на российский рынок коммерческой автотехники начали китайские

заводы. В этой резко ужесточившейся конкурентной борьбе устаревшая конструкция и капотная компоновка КраЗов, ухудшающая маневренность и перетяжеляющая шасси, не оставила им в нынешнем виде никаких шансов. Чтобы завод обрел уверенность в завтрашнем дне, ему как воздух была нужна принципиально новая модель, которая при этом оказалась бы интересна и постоянным заказчикам. Слухи о скором появлении такого автомобиля начали будоражить широкие массы перевозчиков еще на пороге нового тысячелетия, однако первый образец, который можно увидеть своими глазами и потрогать руками, был представлен лишь около года назад.

СВОИМ ПУТЕМ

Появившийся в 2008 году первый кременчугский бескапотник, выполненный в наиболее популярном у приверженцев КраЗов варианте трехосного самосвала, ярчайшим образом символизировал путь, по которому при создании новой техники пошло большинство автозаводов бывшего Советского Союза. Речь идет

Константин ЗАКУРДАЕВ

НОВОСТИ РЫНКА
КОММЕРЧЕСКОГО
ТРАНСПОРТА НА

Trucklist.ru

о Зиле, КАМАЗе, БАЗе, «Аму-ре» и «Тонаре», чьи последние новинки собраны из комплектующих китайского производства. То есть на собственной раме с элементами подвески смонтированы китайские кабина, двигатель, трансмиссия и ряд других агрегатов. Автозавод «Урал» — почти исключение, поскольку кабину для семейства своих дорожных грузовиков он позаимствовал у Iveco предыдущего поколения, плюс силовой агрегат у него российского производства, за что надо благодарить входящую в «Группу ГАЗ» компанию «Автодизель». Правда, совсем без китайских товарищей обойтись не получилось — в Миасс они поставляют мосты.

Первый из бескапотных КрАЗов создавали по аналогичной схеме: купили кабину, двигатель, сцепление, коробку передач и мосты в Поднебесной и смонтировали все это на собственную раму с собственной самосвальной платформой. Естественно, у традиционных клиентов завода подобный подход энтузиазма не вызвал: зачем приобретать «китайца» украинского производства, если в России полно едва ли не более дешевых аналогов, выпущенных на исторической родине? Но, к счастью, самый первый вариант кременчугского бескапотника оказался лишь пробным шаром, и уже в этом году предприятие продемон-

стрировало совершенно другой самосвал, получивший статус предсерийного образца. В соответствии с новой системой обозначений его нарекли КрАЗ-С20.0.

ПРОРЫВ В СЛЕДУЮЩЕЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ

Чем же предсерийный кременчугский бескапотник отличается от прошлогоднего опытного образца? Прежде всего тем, что, будучи идентичным ему по компоновке, он укомплектован внешне более выразительной кабиной собственной, крзовской, разработки, изготовленной из пластиковых панелей, закрепленных на стальном каркасе. Она не только шире, но и глубже ныне выпускаемых заводом кабин, лучше защищена от шума двигателя и вибраций. Все это на порядок повысило комфортабельность, по которой серийные КрАЗы сильно отстают от зарубежных аналогов. Более того, новую кабину планируется выпускать не только в «дневном» варианте — уже разработаны ее полутурная и удлиненная версии, со стандартной и высокой крышей.

В моторном отсеке КрАЗ-С20.0 установлен рядный 6-цилиндровый ярославский дизель ЯМЗ-651.10 мощностью 362 л.с. В его основе лежит лицензионный двигатель Renault DCi11. Ведущие мосты бескапотника — собственного производства, оборудованные



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ КРАЗ-С20.0 (6X4)

Габаритные размеры, мм	7950x2500x3210
Колесная база, мм	3400/1400
Дорожный просвет, мм	275-300
Грузоподъемность, кг	20 000
Снаряженная масса, кг	13 200
Полная масса, кг	33 200
Двигатель	ЯМЗ-651.10, рядный 6-цилиндровый
Рабочий объем, л	11,12
Мощность, л.с./кВт	362/1900
Крутящий момент, Нм/кВт	1700/1200
Типичное число ступеней КП	механическая, 9
Максимальная скорость, км/ч	80
Размерность шин	315/80R22,5

блокируемыми межколесными дифференциалами, второй проходной мост — с блокируемым межосевым дифференциалом. Из китайских агрегатов сохранились только сцепление MFZ 430 и коробка передач Shaanxi, да и то лишь потому, что ярославцы, обновив моторное производство, не успели еще наладить выпуск собственных трансмиссий. Грузоподъемность нового самосвала со-

ставляет 20т, вместимость кузова — 15 куб.м. Подвеска КрАЗ-С20.0 полностью рессорная, тормозные механизмы — барабанного типа.

К сожалению, завершение проектно-конструкторских работ по кременчугскому бескапотнику и изготовление его предсерийного образца фатальным образом совпали с началом финансового кризиса, обрушившего спрос на тяжелые грузовики практически во всех рыночных сегментах. В подобных условиях решиться на инвестиции в производство чрезвычайно трудно. Но если КрАЗ-С20.0 все же удастся запустить в серию в ближайшие год-два, он гарантированно станет для автозавода автомобилем следующего десятилетия. А созданное на его базе семейство шасси и тягачей нанесет мощный удар по конкурентам, причем не только на просторах СНГ, но и на рынках многих зарубежных стран, чего с моделями нынешнего поколения добиться попросту невозможно.

