



## С места в карьер

Сложно придумать для самосвалов более трудное место работы, чем карьер горно-обогатительного комбината. Здесь, в условиях сильнейшей запыленности и при полном отсутствии нормальных дорог, им изо дня в день приходится штурмовать многокилометровые подъемы с заполненным под завязку кузовом. Вот в такой карьер отправился и я с целью испытать перспективный кременчугский бескапотник КрАЗ С20.0.

### ВЫЖИВАЕТ СИЛЬНЕЙШИЙ

– Видишь, вон там, на самом дне карьера, самосвал с красным кузовом? – спросил меня один из водителей-испытателей Кременчугского автозавода, оказавшийся рядом со мной на площадке для инструктажа. – Это наш КрАЗ, который проходит ресурсные испытания!

Мы стояли у края фантастических размеров воронки, обвитой серпантинном ведущим к ее подножию дорог, на одной из которых я действительно смог рассмотреть медленно ползущую красноватую точку. Видимо, это и был тот самый КрАЗ, поскольку остальные работающие в карьере Полтавского горно-обогатительного комбината самосвалы – многотонные исполины, рассчитанные на перевозку нескольких десятков тонн руды, – все как один были окрашены в желтый цвет. Будучи гораздо крупнее затесавшейся в их ряды кременчугской машины, с высоты нашего наблюдательного пункта даже они казались похожими на муравьев.

– Плохо видно? – улыбнулся водитель. – Сейчас спустимся ниже.

Но прежде чем выехать на горный серпантин, нам пришлось пропустить несколько поднимающихся из карьера БелАЗов. Когда они проезжали мимо, из кабины я не видел ничего, кроме их громадных колес.

– В этом карьере, – продолжал между тем рассказывать водитель, – мы недавно тестировали на выносливость китайские самосвалы. И они подчистую проиграли в надежности нашим КрАЗам!

Я действительно видел этих «китайцев» на территории завода. У одного из них вывертило средний мост, а второй как-то странно осел на левую сторону. Кроме того, у обоих на бортах «красовались» выдавленные горной породой здоровенные волдыри с облупившейся краской. Получается, что карьер и вправду заставляет любую машину раскрывать свои сильные и слабые стороны! Посмотрим, как в этих условиях поведет себя новый кременчугский самосвал?

Константин ЗАКУРДАЕВ

## ПЛАСТИК ВМЕСТО СТАЛИ

Пластиковая кабина нового КраЗа, с точки зрения водителя, мало чем отличается от стальной, хотя технология ее изготовления совсем иная. Многие к подобным кабинам относятся скептически: мол, качество пластика не всегда стабильно, допуски слишком больше, на стыках могут быть досадные перекосы... Тем не менее у перспективного кременчугского бескапотника двери открывались и закрывались без каких-либо проблем, а при проезде ям не было слышно характерных для плохо подогнанных пластиковых деталей скрипов. Одним словом, кабина не разочаровала, и можно констатировать, что ее каркасно-пластиковая конструкция – вполне жизнеспособный вариант. Интерьер новинки по сравнению с интерьером капотных КраЗов – несомненный шаг вперед. Здесь современнее приборная панель, удобнее рычаг коробки передач, лучше обзор. И все же качество материалов явно недотягивает до уровня европейских аналогов. То же можно сказать и о стилистике салона. Нет, отделка выглядит вообще-то неплохо. Но она смотрелась бы к месту, скажем, на модернизированных серийных грузовиках, тогда как интерьер принципиально новой модели следовало бы поднять как минимум на одну ступень, чтобы КраЗ С20.0 выглядел чистым «европейцем» не только снаружи, но и изнутри!

## НИ ШАТКО, НИ ВАЛКО

– В кузов загружен балласт, но трогаться не обязательно с первой передачи, – давал мне последние наставления расположившийся на пассажирском сиденье водитель-испытатель. – Если дорога ухудшится – вот кнопки блокировки межколесных и межосевого дифференциалов... – Не ухудшится, – думал я про себя: уже несколько дней на улице стояла жара, и хотя дороги в карьере грунтовые, они должны быть гарантированно сухими даже на самых расхлябанных участках. Поэтому я сразу набрал хорошую ско-



рость и, как назло, буквально метров через триста на полном ходу влетел правым колесом в здоровенную канаву, заполненную непонятно откуда взявшейся там водой. Самосвал здорово трянуло, но кабина лишь пару раз качнулась на амортизаторах, а подрессоренное сиденье и вовсе свело на нет ощущение от удара. Ну а дальше пошли сплошные кочки и ямы. К моему немалому удивлению подвеска проглатывала их без особого труда – плавность хода оказалась неожиданно высокой! Во всяком случае, за рулем капотного КраЗа меня трясло куда ощутимее. Да и звукоизоляция моторного отсека у новой модели стала на порядок лучше. Как лучше оказался и двигатель, который даже в горку тянул груженный самосвал без перехода на пониженную передачу.

По маневренности КраЗ С20.0 тоже положил своего предшественника на обе лопатки: тот при разворотах едва не чиркал бампером по лежащим у дороги гудам камней, а мне на новой машине удавалось развернуться с хорошим запасом. Другое дело, что почти каждый раз я забывал выключить указатель поворота: привык, что у большинства современных грузовиков по завершении маневра это происходит автоматически, а подсказкой в виде звукового сигнала новый бескапотник, в отличие от серийных КраЗов, оказался почему-то обделен.

Кстати, поворотники вылетали у меня из головы во многом из-за того, что я долго не мог приноровиться к алгорит-



му управления китайской коробкой передач. А когда все же обвыкся, то пришел к выводу, что она позволяет «вытаскивать» нужную ступень с несколько меньшим усилием, чем устанавливаемая на серийные КраЗы ярославская КП. Но что касается четкости выбора передач, то прорыва, на который я так рассчитывал, здесь, увы, не произошло. Может, правильнее было бы оснастить новый автомобиль европейской трансмиссией?

Вообще, мысль о том, что заводу не стоит ограничивать конструкторов в выборе для бескапотника современных европейских комплектующих, не раз возникала у меня в ходе теста. Нет, я понимаю, что в странах СНГ успех машины во многом определяется ее ценой. Но ведь он зависит еще и от того, с какими автомобилями КраЗ С20.0 встанет на одну доску: с китайскими или с европейскими. На мой взгляд, в плане рыночной перспективы обшество вторых выглядит более предпочтительным. 🚚

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКА КРАЗ С20.0 (6X4)

Габаритные размеры, мм	7950x2500x3210
Колесная база, мм	3400/1400
Вместимость кузова, куб. м	14
Грузоподъемность, кг	20 000
Полная масса, кг	33 200
Двигатель	ЯМЗ-651.10, рядный 6-цилиндровый
Рабочий объем, л	11,12
Мощность, л.с./мин <sup>-1</sup>	362/1900
Крутящий момент, Нм/мин <sup>-1</sup>	1700/1200
Тип и число ступеней КП	механическая, 9
Размерность шин	315/80R22,5

