

# КрАЗы без капота Модные в любое время года

Максим Шелепенков, Юрий Петров, фото Максима Шелепенкова и Александра Говорухи

Бескапотный КрАЗ-С20.0 впервые показали журналистам летом прошлого года, сразу после того, как он вышел из ворот экспериментального цеха. Ни о каких тестах за рулем тогда речь не шла – испытатели сами еще не знали, на что способна машина.

## ГОРНАЯ ВЫРАБОТКА

Интерес к новой машине Кременчугского автозавода у эксплуатантов России и Украины на общем фоне улучшения взаимного товарного оборота двух государств сейчас находится на пике. Это не просто еще одна модель, это принципиально новый грузовик для завода: другая компоновка, новая кабина, современные агрегаты. О презентации КрАЗ-С20.0 мы писали больше года назад («ГП» № 10, 2009 г., с. 12), а возмож-

ность испытать его ездовые качества представилась совсем недавно.

Тест самосвала организовали в карьере Полтавского ГОКа (горно-обогатительного комбината). Для сравнения «кразовцы» дали прокатиться еще и на стандартном капотном самосвале КрАЗ-65055 «Прораб» (см. «ГП» № 10, 2006 г., с. 67) в качестве «точки отсчета». Обе машины одинаково забалластировали, по 15 т полезной нагрузки. В качестве тестовой трассы горные

маркшейдеры отвели неиспользуемые дорожные участки с разворотными площадками, подъемами и спусками, достигающими до 8%. Все это позволяло наглядно оценить преимущества нового бескапотного грузовика по сравнению с предшественником.

## КАПОТ НЕ АКТУАЛЕН

На серийном «Прорабе» все знакомо и ожидаемо: небольшая по современным понятиям



кабина, огромный руль, массивные педали и длинный рычаг коробки передач. Огромная машина для сильных духом мужчин! На его фоне новейший бескапотный КрАЗ выглядит революционно, но не всегда безупречно...

При пересадке со старой капотной машины на С20.0 сразу заметно, что находишься намного выше над дорогой, а ветровое стекло открыло перед тобой обзор до горизонта! Да и капот больше не маячит перед глазами.

Выигршно выглядит и облагороженный интерьер новой кабины. Теперь на КрАЗе регулируемая рулевая колонка, а рычаг стояночного тормоза расположен не на полу кабины, под сиденьем водителя, а на приборной панели, рядом с рулевым колесом. Заметно меньше стал ход рычага переключения коробки передач, так как рычаг переключался с пола на моторный туннель и стал ближе к водителю. Стоит отметить изменившийся педальный узел – ход педалей стал меньше, а сами они стали более чувствительными к нажатию.

Но почти сразу возникли проблемы с нечетким включением нужных передач, то ли изначально механизм был неправильно отрегулирован, то ли уже износился в процессе интенсивных испытаний – в любом случае на это «кразовцам» стоит обратить внимание. При этом установленная здесь коробка передач Шаапхi ранее на других машинах, в том числе и капотных КрАЗах, всегда показывала себя достойно.

Не понравилось расположение кнопки делителя передач – на приборной панели. Во время работы водитель постоянно осуществляет переход с одного ряда на другой, и тянуться каждый раз еще до кнопки просто неудобно. Логичнее было бы расположить рычажок делителя на самом рычаге КП, как это сделано у абсолютного большинства производителей. И как всегда удивило отсутствие схемы



*Над организацией рабочего пространства водителя еще стоит подумать: до клавиш аварийной остановки, блокировок и магнитолы, расположенных на консоли, нужно тянуться рукой вправо*

## Место действия

Полтавский ГОК впечатляет! И даже не столько самой «ямой» в земле, сколько производственными площадями, напоминающими целый город. Чтобы попасть в забой, где добывают железную руду, приходится долго ехать вдоль дробильных и обогатительных цехов, где руду дробят и перерабатывают, мимо ремонтных баз, автостоянок карьерных самосвалов и целых железнодорожных станций, так как в карьере наравне с автомобильным транспортом работает еще и железнодорожный. О размерах самого карьера наглядно говорят не столько цифры (глубина от поверхности 300 м), сколько визуальные наблюдения: состав из тягового агрегата ЭП1 и вереницы думкаров на другой стороне карьера выглядит тоненькой серой полоской, едва различимой на горизонте. А 120-тонные БелАЗы и Komatsu на дне разреза как движущиеся точки едва распознаются.

Полтавский ГОК введен в эксплуатацию в 1970 году под названием Днепровский ГОК. Сегодня это крупнейший на Украине производитель и экспортер железорудных окатышей, применяемых в черной металлургии и производстве стали. Расположен рядом с городом Комсомольск в 109 километрах от Полтавы.





Техническая характеристика самосвалов

	КрАЗ С20.0 (6x4)	КрАЗ 65055-063-02 «Прораб» (6x4)
Снаряженная/ полная масса, кг	13 200/ 33 200	12 900/ 30 900
Грузоподъемность, кг	20 000	18 000
Распределение снаряженной массы на 1-ю/ 2-ю/ 3-ю оси, кг	5800/ 3700/ 3700	4700/ 4100/ 4100
Распределение полной массы на 1-ю/ 2-ю/ 3-ю оси, кг	8000/ 12 600/ 12 600	5800/ 12 600/ 12 600
Двигатель:	ЯМЗ-6501.10, турбодизель I-6	ЯМЗ-238ДЕ2, турбодизель V-8
рабочий объем, см <sup>3</sup>	11 122	14 862
мощность, л.с.	362 при 1900 мин <sup>-1</sup>	330 при 2100 мин <sup>-1</sup>
крутящий момент, Н·м	1670 при 1200 мин <sup>-1</sup>	1274 при 1100–1300 мин <sup>-1</sup>
Сцепление	МФЗ 430	ЯМЗ-238Н
Коробка передач:	Shaanxi 9JS 200TA, механическая	ЯМЗ-238Б, механическая
Передаточные числа КП		
I ступень	13,96	7,73
II ступень	7,47	5,52
III ступень	5,28	3,94
IV ступень	3,82	2,80
V ступень	2,79	1,96
VI ступень	1,95	1,39
VII ступень	1,38	1,00
VIII ступень	1,00	0,71
IX ступень	0,73	–
Задний ход	13,96	11,79; 2,99
Главная передача	6,731	6,154
Шины	315/80R22,5	320R508
Диски колес		9,00x22,5
Вместимость топливного бака, л		250
Максимальная скорость, км/ч	90 (75)*	90
Преодолеваемый подъем, %	30 (25)	30
Радиус поворота, м	8,7 (9,0)	11,0
Время подъема/ опускания кузова, с	13/ 25	14/ 25
Расход топлива контрольный, л/100 км	35,0	33,0

\*В скобках расчетные данные.

переключения ступеней на полиуретановой головке рычага КП или панели приборов.

Зато в движении сразу обращается внимание на серьезно увеличившуюся энерговооруженность машины: на КрАЗ-С20.0 стоит рядный 6-цилиндровый дизель ЯМЗ-6501.10 (362 л.с.) вместо V-образной «восьмерки» ЯМЗ-238ДЕ2 (330 л.с.).

Дело даже не в его большей мощности, а в большем крутящем моменте (1670 Н·м против 1305 Н·м), что весьма кстати, так как машине придется справляться с большей нагрузкой. Ее грузоподъемность и соответственно полная масса увеличилась на 2 т по сравнению с КрАЗ-65055.

Заметно легче (опять же по сравнению с КрАЗ-65055) стало рулевое управление с новым механизмом интегрального типа. Настолько, что огромная «баранка» в кабине стала лишней. Ее вполне может заменить рулевое колесо поменьше. Его и крутить будет удобнее, и в кабине оно займет меньше места.

Во время теста очень наглядными получились развороты на капотной и бескапотной машине. Там, где КрАЗ-65055 едва вписывался в разворот, у КрАЗ-С20.0 еще оставался приличный запас места. В современных условиях движения это преимущество едва ли назовешь несущественным.

На словах очень сложно рассказать о комфортабельности новой машины. Свою роль сыграли десятки факторов, в том числе современная обстановка вокруг водителя, эффективная шумоизоляция кабины и многое другое, что в конечном итоге влияет на утомляемость водителя.



Ступень подвешена на сплошной резине

Сложно выносить окончательный вердикт о машине на примере одного, самого первого опытного экземпляра, но некоторые выводы сделать уже можно. Новый КрАЗ-С20.0 – хорошая основа для развития нового модельного ряда кременчугских грузовиков. В нее заложен большой потенциал модернизации и развития, так как изначально машина не привязана жестко к определенному набору агрегатов или определенной колесной формуле. Современные агрегаты, новая бескапотная кабина позволят «кразовцам» выйти из узкого сегмента строительных грузовиков и предложить перевозчикам эффективные коммунальные машины или машины для междугородных перевозок, поэтому с интересом будем ждать продолжения.