

КОММЕРЧЕСКИЕ АВТОМОБИЛИ

Грузовики • Автобусы • Спецтехника

sia 2011

Новинки Киевского автосалона

Первый тест



Праздник Schmitz Cargobull

Новый капотник КРАЗ



Рестайлинговый
КАМАЗ —
на нашем рынке



Украинский Sprinter

www.autocentre.ua



У «АвтоКрАЗа» опять новинка. Вышел на испытания представитель нового поколения кременчугских автомобилей – самосвал С18.1 с двигателем Евро 4 и интегральным капотом.



Первая ласточка

Спору нет, внешность испытанного временем и дорогами трудяги КраЗа давно нуждалась в обновлении. Однако, как говорится, все повода не было. И вот, наконец, он нашелся.

Дело в том, что с 2012 года в России вступают в силу экологические нормы Евро 4. И «АвтоКрАЗу», для которого этот рынок является важнейшим, нужно было любой ценой перейти на двигатель данного стандарта. Им стал турбодизель нового семейства ЯМЗ-6511, базирующийся на лицензионном моторе Renault DCi11E. Он имеет топливную аппаратуру Common Rail и встроенную систему рециркуляции отработавших газов EGR. Эта рядная «шестерка» – более длинная, чем

предыдущий дизель V8 (ЯМЗ-238), потребовала и нового капота. Но новации на этом не кончились.

Снаружи и внутри

Первое, что бросается в глаза в новой машине, – это эффектный капот интегрального типа. Он разработан кременчугскими дизайнерами и, по нашему мнению, выглядит не хуже, чем на современных американских траках: таких, например, как известный у нас Mack Granite. Капот изготовлен из пластика и обладает неплохой ремонтпригодностью. Открывать его, как мы убедились, очень легко – буквально одной рукой. Важно, что спроектирован он таким образом, что позволяет разместить

не только ярославский турбодизель, но и двигатели других марок – как рядные, так и V-образные.

Кабина внешне осталась прежней, но, по словам главного конструктора ХК «АвтоКрАЗ» Сергея Васичека, скоро она подвергнется глубокой модернизации. Установят панорамное ветровое стекло, пластмассовую крышу и новые комфортабельные кресла водителя и пассажира марки Pilot – с механической, а по заказу и пневматической подвеской.

Машина получила двигатель Евро 4, рулевой механизм интегрального типа, новую заднюю балансирную подвеску и бескамерные шины.



В кабине – совершенно новые щиток приборов и передняя панель.



Комфортабельное поддресоренное кресло Pilot с регулировкой наклона подушки и изменяемой жесткостью.



Китайская коробка передач Fast Gear удобна в работе. Правда, к схеме переключения нужно привыкнуть.



На щитке появился дисплей борт-компьютера. На наш взгляд, он мог бы быть и побольше.



Удобные кнопки управления коробкой отбора мощности **1**, подъема кузова **2** и блокировок межосевого и межколесного дифференциалов **3**, **4**.

Но важные изменения в кабине есть уже сегодня. Забравшись внутрь, мы были приятно удивлены: вся передняя панель и щиток приборов абсолютно новые. Причем речь идет не только об ином дизайне. Приборный щиток – это отдельный, съемный блок, соединенный с системой электрооборудования автомобиля только одним кабелем.


Обратили мы внимание и на грузовую платформу прямоугольного сечения. По сравнению с аналогом полукруглого сечения она обеспечивает увеличенную емкость – в данном случае 16 кубов. Эффективно показало себя самосвальное оборудование с балансирно-рычажной системой и поршневым гидродъемником. Время подъема груженой платформы составило 19 с, а опускания – 22 с.

На ходу

Новый ярославский двигатель стандарта Евро 4 мощностью 362 л. с. показал себя отлично в разных

режимах работы. Высокий крутящий момент (1670 Нм) обеспечивал машине хорошие тяговые качества и очень приличную динамику. Единственное, что немного досаждало, – повышенный уровень шума: работы по звукоизоляции кабины пока еще не завершены.


Понравилась в работе и двухдиапазонная 9-ступенчатая коробка передач китайской марки Fast Gear. Переключалась она, вопреки опасениям, легко и бесшумно, хотя и по не вполне привычной схеме. Она обеспечивала широкий спектр скоростей движения. На нижнем диапазоне при включенной передаче Low машина еле двигалась, зато с максимальным тяговым усилием. А на 8-й автомобиль легко разогнался до 80 км/ч, и чувствовалось, что это еще не предел. На незагруженном же самосвале трогаться с места можно было даже на 5-й передаче верхнего диапазона.

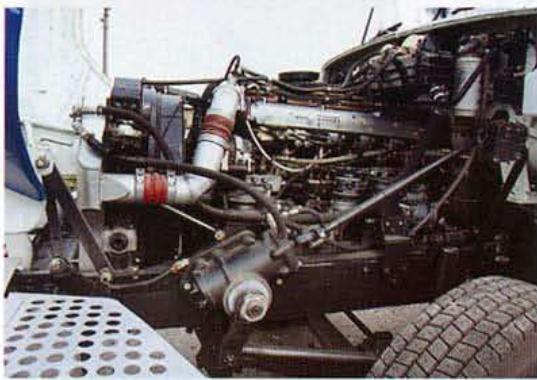
Наш тест-драйв проходил в  условиях довольно интенсивно-



Сергей Сазонов

Генеральный директор ХК «АвтоКрАЗ»

 Мы создали капотную машину нового поколения в сжатые сроки. Сегодня форсируем вопросы, связанные с подготовкой ее производства. Мы не ограничивались установкой двигателя Евро 4. Масштаб новизны в этом автомобиле позволяет позиционировать его как совершенно новую модель. Готовится целая линейка такой техники, которую будем выдвигать на рынок. Эти машины станут отражением новых стандартов качества нашей продукции.



ЯМЗ-6511 достигает норм Евро 4 за счет системы рециркуляции отработавших газов. Интегральный рулевой механизм улучшил управляемость.

Интегральный пластиковый капот вдвое легче стального и обеспечивает удобный доступ к двигателю.

Балансирная задняя подвеска – такая же, как и на новом бескапотнике КрАЗ С20.2.

го дорожного движения. И здесь мы в полной мере оценили прекрасную обзорность, которую обеспечивал новый покатый капот – с прежним КрАЗом не сравнить!

Новое, интегральное рулевое управление работало четко, баранка не требовала больших усилий и подруливания. Правда, при маневрировании в узких проездах и на перекрестках радиус разворота, на наш взгляд, был великоват. Да и диаметр рулевого колеса хотелось бы поменьше. Кстати, главный конструктор пообещал сделать это.

Удобно было работать с новой, подвесной педалью газа. Понравилась и легкая педаль сцепления. А вот педаль тормоза оказалась длинноходной и для интенсивного торможения требовала определенных усилий.

Капотник нового поколения существует пока в одном экземпляре – это объезженный нами самосвал 6x4. Но подчеркнем, что это лишь первая ласточка нового, обширного поколения капотников. Уже в ближайшие

месяцы появятся в металле образец с колесной формулой 6x6, седельный тягач и, возможно, бортовая машина. До конца года намечено провести сертификацию этих автомобилей для российского рынка, а в следующем году – начать их выпуск. Как сообщили на заводе, заказы уже имеются.

Обкатать кременчугскую новинку нам посчастливилось первыми среди украинских журналистов. Проводя тест-драйв, мы, конечно, отдавали себе отчет в том, что это пока еще опытный образец – с неизбежными «детскими болезнями», которые, естественно, будут устраняться в ходе испытаний и подготовки к серийному производству. Но уже первая проба, на наш взгляд, позволяет утверждать: в целом машина нового поколения состоялась. □



Самосвальное оборудование – с балансирно-рычажной системой и поршневым гидроподъемником

КрАЗ С18.1

Общие данные	
Тип	самосвал
Колесная формула	6x4
Д/Ш/В, мм	8520/2485/3045
Колесная база, мм	4080+1400
Мест в кабине	3
Снаряженная масса, кг	13200
Полная масса, кг	31300
Грузоподъемность, кг	18000
Полезный объем кузова, м куб.	16
Дорожный просвет, мм	280
Радиус разворота, м	11,0
Объем бака, л	250
Двигатель	
Марка/тип	ЯМЗ-6511/турбодиз. (Евро 4)
Рабочий объем, л	11,12
Расп. и к-во цилиндров/кв. на цилиндр	Р6/4
Мощность, л. с./об/мин	362/1900
Макс. кр. момент, Нм/об/мин	1670/1100-1300
Трансмиссия	
Сцепление	однодиск./ЯМЗ-184
КП, марка/тип	Fast Gear 9JS200-TA/9-ст. мех.
Ходовая часть	
Подвеска передн./задн.	завис. рессорн./завис. рессорн.
Тормоза передн./задн.	бараб./бараб., с ABS
Шины	315/80 R22,5
Эксплуатационные показатели	
Макс. скорость, км/ч	80
Контрольный расход, л/100 км	32,3
Цена автомобиля, грн.	н. д.

Резюме

+	<p>Двигатель стандарта Евро 4 с высоким крутящим моментом</p> <p>Современный дизайн капота, улучшающий обзорность</p> <p>Легкое в работе рулевое управление интегрального типа</p> <p>Принципиально новый щиток приборов</p> <p>Эффективный поршневой гидроподъемник платформы</p>
-	<p>Повышенный уровень шума в кабине</p> <p>Туговатая педаль тормоза</p>