



ТРИ БОГАТЫРЯ

В 2011 ГОДУ АВТОКРАЗ ПРОДЕМОНСТРИРОВАЛ РОССИЙСКИМ ЗАКАЗЧИКАМ ДВЕ НОВИНКИ: МОДЕРНИЗИРОВАННЫЙ КАПОТНЫЙ САМОСВАЛ КРАЗ С18.1 И БЕСКАПОТНОЕ ШАССИ КРАЗ Н23.2М С КИТАЙСКОЙ КАБИНОЙ ОТ МАН ПРЕДЫДУЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ. МЫ ОТПРАВИЛИСЬ В КРЕМЕНЧУГ С ЦЕЛЮ БОЛЕЕ ДЕТАЛЬНО УЗНАТЬ, ЧТО ПРЕДСТАВЛЯЮТ СЕБОЙ ЭТИ АВТОМОБИЛИ, ВЗЯВ ДЛЯ СРАВНЕНИЯ ЕЩЕ ОДНУ ПЕРСПЕКТИВНУЮ МОДЕЛЬ — ТРЕХОСНЫЙ КРАЗ Н23.2 С УСТАНОВЛЕННОЙ НАД ДВИГАТЕЛЕМ КАБИНОЙ, РАЗРАБОТАННОЙ ЗАВОДСКИМИ СПЕЦИАЛИСТАМИ. **КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ, ФОТО АВТОРА**

НА ПЕРВЫЙ ВЗГЛЯД

Насколько же оказались непохожими друг на друга встречавшие нас у въезда на заводской полигон три приготовленных для теста кременчугских грузовика: модернизированный капотный самосвал и два бескапотных трехосных

шасси с китайской и собственной кабинами!

У первого, получившего индекс КРАЗ С18.1, — заметно удлинившийся, сильно ниспадающий капот с непривычными для автомобилей завода плавными округлыми обводами.

Зато во внешности КРАЗ Н23.2 с установленной над двигателем стеклопластиковой кабиной собственной разработки даже без привычного двухметрового «носа» кременчугская порода чувствуется сразу. Удивительно, как у заводских специалистов, прежде практически

1. КРАЗ Н23.2М с китайской кабиной от MAN F2000.
2. КРАЗ Н23.2.
3. Самосвал КРАЗ С18.1.



не имевших дело с бескапотными кабинами, получился столь удачный образец. Кстати, хотя заказы на такие КРАЗы уже принимаются, их дизайн еще не окончателен: стилистической доработке подвергнутся бампер и облицовка радиатора.

Третье в тройке — шасси с аналогичной ходовой частью, но китайской, изготавливаемой компанией Shaanxi бескапотной кабиной, которая копирует кабину снятого с производства MAN F2000. Как результат, со стороны этот КРАЗ, получивший обозначение Н23.2М, выглядит типичным «китайцем», внешне вчистую проигрывая аналогу с гораздо более яркой и современной собственной кабиной завода. Но некоторые заказчики просят именно такую машину, ведь кабина из пластика несколько дороже, да и относятся к ней пока с недоверием. Поэтому на предприятии решили, что у потребителя должен быть выбор: хочешь, вот тебе бюджетная стальная бескапотная ка-

бина, хочешь, вот более стильная, удобная, но и более дорогая стеклопластиковая, а хочешь, вот кабина Renault, которая еще дороже, но зато абсолютно ничем не отличается от кабин грузовиков знаменитой европейской компании.

Хотя у всех трех предоставленных для теста грузовиков кабины оказались абсолютно разными, их силовые агрегаты, напротив, очень похожи. Бескапотники оснастили выпускаемым в Ярославле по лицензии Renault рядным 6-цилиндровым дизелем ЯМЗ-6501, развивающим 362 л. с. и отвечающим экологическому стандарту Евро-3. А модернизированный капотный самосвал, который сейчас как раз проходит российскую сертификацию, получил аналогичный по мощности вариант этого же двигателя, удовлетворяющий требованиям Евро-4 (без применения AdBlue). И коробки передач у всей троицы одинаковые: механические 9-ступенчатые 9JS200TA китайского

производства. Хотя, как в дальнейшем показал наш тест, в реальной эксплуатации они, как ни странно, отличаются разительно.

ВНУТРЕННЯЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ

Садимся в кабину модернизированного КРАЗ С18.1. Не ухудшилась ли обзорность из-за слегка удлинившегося капота? Напротив: благодаря более покатоному профилю с водительского места виден только небольшой его выступ. Приборная панель здорово обновилась, а вот рулевая колонка по-прежнему никак не регулируется. Зато улучшены регулировки очень удобного водительского сиденья производства компании Pilot. Правда, будь кто-либо полным, то с комфортом за баранкой устроиться было бы сложнее: смещение сиденья назад ограничено стенкой кабины. Аналогичное одноместное под-





1. По сравнению с серийным самосвалом, КрАЗ С18.1 полегчал на полтонны.
2. У любого из новых кременчугских грузовиков обеспечен прекрасный доступ к ярославской рядной «шестерке».
3. Педали КрАЗ С18.1 установлены слишком высоко от пола.
4. КрАЗ С18.1 получил более современную приборную панель.



ной в Кременчуге. Хотя по удобству и эргономике она разительно отличается в лучшую сторону от кабины, которая выпускается сейчас. Рулевая колонка здесь регулируется и по наклону, и по вылету, причем ее фиксирующий механизм приводится в действие простым нажатием кнопки, находящейся чуть правее приборного щитка. А водительское сиденье отодвигается настолько, что ноги едва касаются педалей. При этом сзади остается еще полно свободного места. Салон светлый, просторный и, что важно, уютный. Конечно, в стилистическом решении приборной панели нет каких-то хитрых вывертов или новомодных дизайнерских ухищрений. Но и качество исполнения, и пластик, и материал обивки — все на достойном уровне.

У китайской кабины, изготовленной по лекалам компании MAN, есть небольшие кармашки на дверях, а сзади расположена спальная полка. Правда, в ней сделаны глубокие вырезы в районе спинки сидений. Рулевая колонка регулируется, но не кнопкой, а с помощью расположенных по обе ее стороны архаичных барашков. Внутренняя дверная ручка не хотела поддаваться с первого раза, а пластик, к которому крепится рычаг стояночного тормоза, при переключении буквально ходил ходуном. В отделке

над лобовым стеклом были обнаружены несколько продолговатых вырезов, напоминающих ниши потолочных полок. Но так ли это, непонятно: если даже засунуть в один из них руку, внутренних перегородок нащупать не получится. В общем, внутренний антураж, как, впрочем, и экстерьер сделанной в Китае кабины, в отличие от заводской бескапотной кабины, не вызвал положительных эмоций. Так что главное оправдание для ее применения — более низкая цена.

НАМАТЫВАЯ КРУГИ

Испытательная трасса оказалась сравнительно небольшой: усыпанный слоем гравия заводской полигон да несколько асфальтированных дорог на промышленной территории. Но зато наматывать круги по ним на любой из трех машин можно было хоть до вечера.

Серийный капотный самосвал довелось попробовать еще в прошлом году. Не стоит думать, что идущий ему на замену КрАЗ С18.1 ведет себя точно так же: помимо нового внешнего облика он получил совсем другой двигатель, другую КП, а также существенно доработанную ходовую часть. В частности, на модернизированной машине

рессорное сиденье Pilot установлено и справа. Но, наверно, стоит сохранить в списке опций и прежние двухместное пассажирское сиденье, благодаря которому умявшийся за смену водитель мог хоть как-то улечься в кабине и отдохнуть. Также не помешает пополнить «меблировку» салона вместительным бардачком, хотя бы одним подстаканником и нишей для путевых документов. Впрочем, в ходе предстоящей модернизации кабина обзаведется новой отделкой, и вполне возможно, какие-то из названных вещей в ней появятся.

Подстаканников и бардачков недостает и в бескапотной стеклопластиковой кабине, разработан-

конструкторы ушли от так называемой кривой оси, связывавшей расположенные с обеих сторон балансирные подвески, взамен усилив места крепления рессор. Второй момент: вместо полуинтегрального рулевого механизма автомобиль получил более компактный и легкий интегральный. Результатом всего сказанного, с учетом применения пластикового капота вместо стального, стало значительное уменьшение снаряженной массы: выгадать удалось не менее полутоны. Помножим это на более мощный и приемистый дизель, и стоит ли удивляться, что на дороге КРАЗ С18.1 показывает себя более динамичным по сравнению с ныне выпускаемым аналогом. К обратной схеме переключения коробки передач, когда нечетные передачи включаются на себя, а четные — от себя, привыкаешь довольно быстро. К тому же их выбор вполне прогнозируемый, а механизм переключения противится желанию «воткнуть» неправильно выбранную ступень. По мнению одного из заводских испытателей, китайская КП в экс-

плуатации ведет себя лучше ярославской, устанавливаемой на серийные самосвалы, но вот «звону» от нее при движении на скорости больше. Единственной серьезной претензией к новому капотнику стало завышенное положение педалей, особенно педали сцепления: вставшая на нее под большим углом ступня быстро устает. Кстати, у обоих предоставленных для теста бескапотников педали расположены ниже, а потому данной проблемы попросту нет.

Пересаживаемся в кабину КРАЗ Н23.2 — трехосного грузовика с заводской стеклопластиковой кабиной (на его шасси был установлен контейнер для перевозки мусора). Странно, КП здесь вроде бы такая же, а рычаг управления ею совершенно другой: чтобы перейти с верхнего ряда на нижний или обратно, его надо качнуть вбок, а не перецелкнуть привычный «флажок» под рукояткой. Как выяснилось, такое различие обусловлено особенностями механизма привода: у капотной модели кабина стоит прямо над коробкой передач, а потому там использован прямой



5. КРАЗ Н23.2 с заводской кабиной, выполненной из стеклопластика.
6. Внутри стеклопластиковая кабина КРАЗ Н23.2 очень просторна. За максимально отодвинутым назад сиденьем остается еще много места.
7. КРАЗ Н23.2 оборудовали кузовом-контейнером для перевозки мусора.





здесь абсолютно та же. Разве что из-за отсутствия надстройки шасси меньше весит, а потому на неровностях потряхивает его чуть сильнее. Но все оказалось не так. Во-первых, тормозные механизмы автомобиля раскрыли свои возможности во всей красе: нажимая на педаль тормоза, порой едва можно было удержаться в кресле. Во-вторых, коробка передач вызвала недоумение. И по алгоритму управления, и по конструкции она абсолютно схожа с коробкой передач первого из тестируемых бескапотников. Но если у того ее ступени можно было переключать едва ли не одним пальцем, то здесь ситуация вышла кардинально иной. Для перемещения рычага требовалось куда больше усилий, да и избирательность оказалась не на высоте: пробуешь включить одну ступень — попадаешь на другую, а то и вовсе переходишь с верхнего ряда на нижний. Словом, вся поездка на машине с китайской кабиной свелась к выяснению отношений с китайской же КП. В чем дело? Вариантов два: или

не отрегулирован механизм переключения, или же дефект скрыт где-то в самом агрегате. И тем не менее даже столь существенный минус не испортил общего ощущения, что в твоих руках оказался мощный и приемистый грузовик.

ВМЕСТО ЭПИЛОГА

На заводе вполне обоснованно считают, что капотные модели и дальше будут доминировать в производственной программе. Потому что КраЗы — это в первую очередь внедорожники, военные грузовики и автомобили для эксплуатации в условиях Севера, наличие капота для которых скорее плюс, чем минус. Да и машиностроительные заводы не сильно горят желанием вносить в конструкцию спецнастроек, выпускаемых для установки на кременчугские шасси. Массу изменений, связанных с переходом к бескапотной компоновке. Так что капотные КраЗы, пусть ограниченно, но все же востребованы сейчас и будут востребованы в обозримом

1. Кабина КраЗ Н23.2М в полном соответствии с китайскими традициями богато отделана панелями под дерево.
2. В кабине КраЗ Н23.2М есть спальная полка с вырезами в районе спинок сидений.
3. КраЗ Н23.2М.

привод, тогда как у бескапотной она вынесена вперед, и привод сделан дистанционным. Дает ли это какую-то разницу в управлении? В принципе, нет, тут скорее дело привычки.

И передняя, и задняя подвеска у бескапотника рессорная, но плавность хода на высоте: над щербинами асфальта машина просто проплывает. Но при попадании на гравий картина меняется: на полигоне он насыпан волнами, при проезде по которым водителя потряхивает основательно. Во всяком случае, сильнее, чем в самосвале, у которого она установлена в пределах базы, а потому раскачка в ней объективно меньше. На дороге же приоритет в плавности хода и курсовой устойчивости бесспорно за бескапотной машиной.

Оказавшись за рулем бескапотника с китайской кабиной, трудно было рассчитывать на какие-то новые ощущения: ходовая часть



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ



	КРАЗ С18.1	КРАЗ Н23.2	КРАЗ Н23.2М
Колесная формула	6x4	6x4	6x4
Снаряженная масса, кг	13 700	10 200	10 200
Полная масса, кг	31 800	33 200	33 200
Габариты (длина/ширина/высота), мм	8560/2520/3050	9200/2490/3115	9100/2490/3050
Колесная база, мм	4080/1400	4700/1400	4700/1400
Колея, мм	2000/1843	2000/1843	2000/1843
Объем топливного бака, л		250	
Двигатель:			
тип	турбодизель ЯМЗ-6511, рядный, 6-цилиндровый, Евро-4	турбодизель ЯМЗ-6501.10, рядный, 6-цилиндровый, Евро-3	
рабочий объем, см ³		11 120	
мощность, л.с. при мин ⁻¹		362 при 1900	
крутящий момент, Нм при мин ⁻¹	1600 при 1100–1300		1670 при 1200
Коробка передач		механическая, 9-ступенчатая	
Подвеска		рессорная	
Тормоза		барабанного типа	
Размер шин (передние+задние)		315/80R22,5	

СЕРВИС



Заводская гарантия — 12 месяцев или 30 000 км пробега.

Межсервисный пробег, км — ТО-1 — 5000 км, ТО-2 — 20 000 км пробега; также выполняются ТО-1000 после обкатки в интервале 1000–1500 км пробега и сезонное обслуживание 2 раза в год.



КРАЗ С18.1

-  Хорошая для капотной машины обзорность, высокая плавность хода на бездорожье.
-  Малый продольный ход сиденья, высоко установленные педали.

КРАЗ Н23.2

-  Просторная, комфортабельная и эргономичная кабина, удачный дизайн, большая монтажная длина рамы.
-  Отсутствие модификации с КП европейского производства и роботизированной КП.

КРАЗ Н23.2М

-  Большая монтажная длина рамы, хороший обзор с места водителя.
-  Устаревший интерьер, плохо переключающаяся коробка передач.

будущем. В принципе, в подобных обстоятельствах завод мог особо не напрягаться: сделать для нового двигателя слегка вытянутую облицовку радиатора, и дело с концом. Тогда затраты на модернизацию и переналадку производства оказались бы минимальны, хотя автомобиль и продолжил бы пусть медленно, но неумолимо «угасать». В Кременчуге данным путем решили не следовать, вместо этого, по сути, построив вокруг нового, более современного силового агрегата практически новый автомобиль. И тем самым заложив прочный фундамент для его будущего.

С бескапотными моделями ситуация видится по-иному. Потребность в таких КРАЗах, безусловно, есть: года три назад один из дилеров рассказывал, что буквально умоляет завод поскорее начать выпуск бескапотников. Ведь основные стройки сейчас идут в городах, но критичные для маневренности два дополнительных метра капота часто перечеркивают участие в них КРАЗов. Кроме того, улучшенная маневренность бескапотных моделей открывает перед кременчугскими автомобилями рынок коммунальной и мусоровозной техники. Недаром пять из семи сделанных заводом грузовиков со стеклопластиковыми кабинами сейчас работают именно в этой сфере.

СЕРГЕЙ ДУНЬ

ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА — ТЕХНИЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР ХК «АВТОКРАЗ»

За разработку нового интегрального капота для КРАЗа мы взялись по двум главным причинам: придать автомобилю более современный внешний вид и вписать в подкапотное пространство рядный 6-цилиндровый дизель ЯМЗ-6511, который отличается от применяемой сейчас ярославской V-образной «восьмерки» не только габаритами, но и другой «обвязкой»: топливной и выпускной системами, подвеской, электронным управлением подачи топлива. Также до конца этого года заменим прямые стекла кабины единым панорамным стеклом с более высокой верхней кромкой, увеличим высоту крыши и установим другой бампер, что позволит говорить о практически новом облике капотного КРАЗа.

Интегральный капот выполнен из стеклопластика, поскольку столь крупная деталь при штамповке потребовала бы очень мощных дорогостоящих штампов, а из-за глубокой вытяжки — еще и особой стали. Кроме того, технология пластикового производства позволяет оперативно и без особых затрат менять дизайн: с помощью фрезерного станка с ЧПУ по разработанной конструктором математической модели панели капота мы просто делаем из дерева другую модель, а предприятие-изготовитель без труда снимает с нее матрицу и тиражирует необходимое количество пластиковых деталей. По затратам времени и денег это несравнимо с изменением штамповой оснастки.

Первые товарные партии КРАЗов с интегральным капотом будут выпущены уже в этом году. Если Россия все же перейдет в 2012 году на Евро-4, то уже через несколько месяцев в производстве такие грузовики будут превалировать над грузовиками с обычными стальными капотами, которые, тем не менее, останутся в серии, поскольку потребность в модификациях с более дешевым и неприхотливым ЯМЗ-238Д сохранится. На Украине, к примеру, продолжает действовать Евро-2, а в некоторых азиатских, африканских и латиноамериканских странах вообще никаких экологических стандартов не существует.

Собственную бескапотную кабину пока будем предлагать преимущественно у себя в стране, чтобы легче было отслеживать опыт ее эксплуатации. Китайскую кабину, выпускаемую по лицензии MAN, уже сейчас начинаем продвигать под заказ в Россию, в сентябре на выставке «Комтранс» познакомив с оборудованным ею шасси наших основных партнеров и заказчиков. Кабину Renault на наших автомобилях будем предлагать и на Украине, и в России как более совершенную и комфортабельную, но несколько более дорогую.



С другой стороны, все же трудно сказать, насколько отказ от капота позволит расширить круг потребителей завода. Поэтому предприятие и решило предложить им сразу несколько модификаций с бескапотными кабинами, различающимися комфортом, материалом изготовления, а самое главное — ценой.

Если же говорить о конкретных протестированных автомобилях, то о них сложилось следующее общее впечатление. Шасси с китайской кабиной выглядит компромиссным решением, а компромисс никогда не дает идеального результата. Модернизированный капотный КРАЗ — это сделанный заводом очень правильный, очень своевременный и очень нужный шаг вперед. А бескапотный грузовик с собственной стеклопластиковой кабиной — это уже не шаг, это самый настоящий скачок, открывающий перед заводом совершенно новые горизонты. 