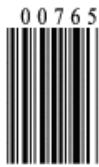


Коммерческие



АВТО

Из рук в руки



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

ОБЩЕРОССИЙСКИЙ РЕКЛАМНО-ИНФОРМАЦИОННЫЙ
ЕЖЕНЕДЕЛЬНИК ФОТООБЪЯВЛЕНИЙ №51(765)2011

26 декабря
8 января



КРАЗ Н20.1Х

Оттолкнувшись от нового двигателя, специалисты Кременчугского автозавода по сути создали капотный КрАЗ нового, уже пятого по счету, поколения.

ПЯТЫЙ ПОШЁЛ!



VOLKSWAGEN CRAFTER 2011 г.в., длинная база, 2.0 TDI, 0 км, белый, 109 л.с., МКП-6, подвеска для плохих дорог, заднее стекло с обогревом, радиоподготовка. 1 502 500 руб. Киевское шоссе 23 км, стр. 15. Фольксваген Центр Внуково.
т. (495) 956-94-94 www.vw-vnuково.ru



ФОЛЬКСВАГЕН-ТРАНСПОРТЕР грузовой фургон 2011 г.в., белый, 2.0 TDI (84 л.с.), МКПП, ABS, ESP электрозеркала и стеклоподъемники, фургон сэндвич 3100x2000x2015, ПТУ 40 мм, плак металл, фурнитура оцинкованная. Большой выбор! 1 130 000 руб.
АВТОТРЕЙД-АГ т. (495) 995-12-20 www.autotrade-ag.ru



ПОЛУПРИЦЕП-ЦИСТЕРНА топливная (Италия), Scim, 1999 г.в., белый, собственный вес 6300 кг, объем 40840 л, 5 камер, материал колбы - Al, пневмоподвеска, оси BPW, подъемная ось, барабанные тормоза, ABS, г. Обнинск. 1 420 000 руб.
т. 8-910-910-71-41



ДОНГ ФЕНГ DFL 4251A седельный тягач, 2011 г.в., 0 км, красный, 6x4, Cummins 375 л.с., Евро-3, КП-12, кондиционер, 2 спальн. места, шины 12R20, МОБ, МКБ, ABS, гидрофикация, гарантия, тех. сопровождение, 2 550 000 руб.
т. (3513) 55-95-88, 8-351-907-35-99



МИНИ-ПОГРУЗЧИК Locus L752, 2011 г.в., 0 км, оранжевый, дизель YANMAR (Япония), 44 кВт/60 л.с., гидравлика BOSCH-REXROTH, общий вес 2940 кг, грузоподъемность 750 кг, в наличии от официального дистрибьютора. Навесное оборудование.
т. (495) 276-15-15, (495) 774-28-58



ШАКМАН SX3255DR384 2012 года, новый, желтый, 336 л.с., кузов - 19.3 куб.м, передний гидроцилиндр. 2 650 000 рублей.

«Спецавтотехника» Селятино т. (926) 521-97-15

ПЯТЫЙ ПОШЁЛ!



Хотя в последние несколько лет Кременчугский автозавод разработал целую гамму бескапотных моделей, его главными надеждой и опорой на основных рынках сбыта по-прежнему остаются трехосные грузовики с кабиной за двигателем. Но время не стоит на месте, а потому завод коренным образом переработал их конструкцию, по сути создав капотный КРАЗ нового, уже пятого по счету, поколения.

НОВЫЙ СТАРЫЙ КРАЗ

За серьезное переосмысление конструкции своих классических капотных грузовиков, самосвалов и тягачей специалисты ХК «АвтоКРАЗ» взялись в преддверии запланированного на 2012 год введения в России экологического стандарта Евро-4. Было понятно, что ярославскую V-образную «восьмерку» до требований данного стандарта никто доводить не собирается, а идущий ей на смену рядный 6-цилиндровый ЯМЗ-6511, выпускаемый по лицензии Renault Truck, в существующий моторный отсек серийных кременчугских капотников попросту не поместится. Ведь новый дизель отличается от своего предшественника не только габаритами, но и «обязкой»: иными топливной и выхлопной системами, подвеской, а также электронным приводом управления подачей топлива.

Одним словом, под установку ярославской «шестерки» капот требовалось существенно переделать. Решив не ограничиваться полумерами вроде его локального удлинения или расширения, кременчугские конструкторы сделали ход конем: спроектировали для перспективного автомобиля принципиально другой, причем уже не стальной, а стеклопластиковый капот интеграль-

ного типа. К композитным материалам обратились неслучайно: изготовление столь крупной детали из стали потребовало бы применения очень мощных, а значит, дорогостоящих штампов. С кузовными элементами из композитных материалов подобных проблем не возникает в принципе. Кроме того, их использование позволяет оперативно совершенствовать дизайн – по временным и денежным затратам изменение технологии изготовления композитных деталей несопоставимо с переделкой штамповой оснастки!

Раз уж капотный КРАЗ получил полностью новые капот, крылья и бампер, разработчики решили серьезно переработать и его кабину. В результате увеличилась ее высота, а архаичные прямые лобовые стекла ушли в прошлое – их заменили более высоким панорамным стеклом. В салоне появились современные подресоренные сиденья Pilot. Если же говорить о ходовой части, то на новом капотнике конструкторы сумели уйти от так называемой кривой оси, связывавшей расположенные с обеих сторон балансирные подвески, а вместо полуинтегрального рулевого механизма применили более компактный и легкий интегральный. С учетом всех нововведений капотный КРАЗ стал весить значительно меньше – вы-



Обновленный интерьер и сиденья Pilot появились еще в кабине самосвала КрАЗ С18.1, который первым получил пластиковый капот

играть удалось около полутоны! Одним словом, вокруг перспективного силового агрегата специалистами Кременчугского автозавода фактически был создан принципиально новый автомобиль с более современным обликом и более высокими характеристиками.

СЕМЕЙСТВО РАЗРАСТАЕТСЯ

Первым в семействе кременчугских капотников пятого поколения стеклопластиковым капотом обзавелся самосвал КрАЗ С18.1 грузоподъемностью 18 т с разгружаемым назад 16-кубовым кузовом. Его российская премьера состоялась прошлой весной на выставке СТТ-2011. Хотя моторный отсек у этого самосвала получился несколько длиннее, чем прежде, обзор из кабины не ухудшился — через лобовое стекло с рабочего места водителя видна лишь небольшая передняя часть капота, которому разработчики придали более ниспадающую форму. В конструкции первого образца КрАЗ С18.1 были использованы рядный ярославский дизель ЯМЗ-6511, китайская 9-ступенчатая коробка передач и модифицированная задняя рессорно-балансирная подвеска. А вот кабина у него все еще оставалась серийной.

Полностью обновленный внешний облик обрели две появившиеся следом за самосвалом модификации: трехосный КрАЗ В18.1Х с бортовым кузовом и трехосное шасси КрАЗ Н20.1Х, получившие такой же силовой агрегат, но отличающиеся полноприводной трансмиссией. Впрочем, это не классические внедорожники, а скорее дорожные автомобили с расширенными возможностями по проходимости, что упрощает их эксплуатацию на стройплощадках и других объектах с неподготовленными подъездными путями. И тот и другой укомплектованы двухскатными задними колесами и шинами с универсальным рисунком протектора. КрАЗ Н20.1Х предназначен для монтажа кузовов и надстроек массой до 20 т и может буксировать 30-тонный прицеп. Следом за полноприводным шасси завод создал и модификацию КрАЗ Н20.1 с колесной формулой бх4. Ее снаряженная масса меньше на тонну, а грузоподъемность увеличена на три тонны.

На заводе обещают, что как только Россия, остающаяся для украинского предприятия основным рынком сбыта, перейдет на экологический стандарт Евро-4, капотные грузовики, самосвалы и шасси пятого положе-

ния займут в производственной программе ХК «АвтоКрАЗ» доминирующие позиции. Тем не менее на конвейере останутся и модификации с прежними стальными капотами, ведь потребность в тяжелых выносливых грузовиках с более дешевым и неприхотливым дизелем ЯМЗ-238Д сохранится как в самой Украине, так и на некоторых экспортных рынках, где продолжают действовать нормы Евро-2. Кроме того, в ряде азиатских, африканских и латиноамериканских стран, куда поставляется немалая часть кременчугских автомобилей, не существует вообще никаких экологических стандартов.



Интегральный капот обеспечивает легкий доступ к новому ярославскому дизелю



Полноприводное шасси КрАЗ Н20.1Х грузоподъемностью 20 т

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ШАССИ КРАЗ Н20.1Х (6Х6)

Габаритные размеры, мм	10 050x2520x3140
Колесная база, мм	5000/1400
Монтажная длина рамы, мм	6470
Дорожный просвет, мм	300
Грузоподъемность, кг	19 750
Снаряженная масса, кг	11 000
Полная масса, кг	31 000
Объем топливного бака, л	250x2
Тип двигателя	Турбодизель ЯМЗ-6511, рядный 6-цилиндровый
Рабочий объем, куб. см	11 120
Максимальная мощность, л. с./мин ⁻¹	362/1900
Макс. крутящий момент, Нм/мин ⁻¹	1600/1100-1300
Коробка передач	Механическая 9-ступенчатая
Максимальная скорость, км/ч	80
Размер шин	12.00R20