

# ГРУЗОВИКИ И АВТОБУСЫ

№1, 2015

trucks.autoreview.ru

Представитель России в жюри международных конкурсов Truck of the Year и Van of the Year

Федор ЛАПШИН, фото автора

Читатели наверняка видели в новостях колонны белых КАМАЗов в раскраске российского МЧС, доставляющие гуманитарную помощь. «Обычные КАМАЗы», — пожмут плечами читатели. Не совсем! Я побывал у камазовского партнера РИАТ в Набережных Челнах, где наблюдал процесс подготовки новых «гуманитарных» грузовиков и проверил, как они ведут себя на ходу. А заодно выяснил: не пора ли списывать в архив камазовскую кабину, которой уже сорок с лишним лет?



## ГУМАНИТАРКА

Приятно возвращаться туда, где тебя знают уже много лет! Вхожу в офис челнинской компании РИАТ — и словно попадаю в девяностые. Те же знакомые лица, да и я вроде тот же... «А где шевелюра и борода? С ними ты был на хиппи похож!» — смеется директор по маркетингу Евгений Бондаренко.

РИАТ — типичное «ателье индпошива» при головном автозаводе, нечто вроде AMG при Мерседесе: такие есть у большинства крупных производителей грузовиков в Европе. Если сам КАМАЗ выпускает массовую продукцию, то РИАТ специализируется на нестандартных решениях: поставить другой двигатель, превратить обычный грузо-

вик в северный, «подкатить» новый мост или, наоборот, убрать «лишний», обрезать или удлинить раму, смонтировать печку-«автономку» и сиденья собственного производства... И это — лишь малая часть списка. В итоге каждый месяц из риатовского цеха выходит примерно по 150 переделанных и доработанных камских грузови-

Следующий  
выпуск выйдет  
в AP №4, 2015



Готовится очередной тягач-вездеход КАМАЗ-6225 для компании Schlumberger

ков. Похоже, челнинским передельщикам не страшны ни кризис, ни курс евро: в конце декабря весь цех был заставлен машинами разной степени готовности.

Правда, я ожидал увидеть здесь хоть один экземпляр нового поколения с кабиной от Мерседеса, но такая модель в гамме автозавода пока только одна, причем мелкосерийная: седельный тягач с индексом 5490. И «на переделку» он, соответственно, не попадает.

Поэтому риатовцам приходится переделывать «то, что дают», но зачастую полу-

чается очень эффектно: при мне строили очередную тягач-вездеход для нефтяной компании Schlumberger — сине-белый, с могучими односкатными шинами. Прямо как гоночный КАМАЗ!

Впервые я посетил РИАТ в 1998 году, когда здесь в инициативном порядке построили маленького «камазенка», предшественника нынешней серийной модели 4308. На аэродроме в Елабуге я сравнил его с Volvo FL6 для перевозки кока-колы — и челнинский грузовичок оказался комфортнее на ходу. Но в то время сам

КАМАЗ не заинтересовался разработкой, да и кризис помешал.

Позже, в 2001 году, я привозил риатовцам информацию о кабинах европейских магистральных тягачей: тогда в Челнах в очередной раз собирались проектировать новую кабину, но — уввы.

А десять лет назад бригада РИАТа побывала у нас в гостях: мы совместно испытали на Дмитровском автополигоне камский тягач, который риатовцы оснастили двигателем ЯМЗ-7511 и электропневматическим переключением с джойстиком (эту систему разработала другая челнинская фирма, Кора). Но дальше эксперимента дело не пошло.

Зато в стране было полным-полно КАМАЗов, на которых вместо «родных» двигателей стояли моторы ЯМЗ-238: раньше их устанавливали многие фирмы, включая РИАТ. «Водители аж пищали от радости, получая такие грузовики!» — вспоминают представители компании. И это понятно: тогдашние ярославские дизели были и надежнее, и мощнее камских. Но после перехода на нормы Евро-3 ярославцы резко подняли цены, и риатовцам пришлось переходить на другие моторы — марки Cummins.

Но ведь сам КАМАЗ тоже устанавливает моторы этой марки, собранные совместным предприятием Камминз Кама из китайского комплектиующих! Однако «камазовский» Cummins ISB — семилитровый, мощностью не больше 300 л.с. И если для компактных моделей его характеристик хватает, то при установке на тяжелые грузовики этот мотор, по словам специалистов, начинает «сыпаться».

Поэтому РИАТ стал закупать у того же китайского совместного предприятия Dongfeng Cummins более крупные, девятилитровые, двигатели ISLe, которые развивают уже 340 или 375 л.с. Они оснащены впрыском common rail и отвечают экологическим нормам Евро-4 (с мочевиной нейтрализацией, для дорожных моделей) либо «Евро-4 по правилам 96-02» (без мочевины, для полноприводной техники).

Конечно, сервисные интервалы здесь не просто небольшие, а крохотные: менять масло рекомендуется каждые 10 тысяч км! Точно так же, как у китайского тягача CAMC, на котором стоял этот же двигатель (только Евро-3) и о котором мы рассказывали еще в АР №20, 2008. Так что мотор явно не «дальнобойный». Однако на камских грузовиках он прижился: РИАТ ставит его на полноприводные самосвалы КАМАЗ-Ванкор (так называется месторождение в Красноярском крае), на прочие модели...



Китайские двигатели Cummins здесь состыковывают с коробками передач ZF челнинского производства



Цех РИАТа: здесь обычные КАМАЗы превращают в специальные. «Гуманитарные» грузовики (в проходе) ждут установки тентов



В гамме самого КАМАЗа нет полноприводного шасси с индексом 5387 и грузоподъемностью около 8,5 т. Потому что это – разработка РИАТа!



Нынешний камазовский интерьер вполне аккуратен, и с эргономикой особых проблем нет



Привод выключения сцепления – не обычный, а электропневматический



Замена масла в двигателе – каждые 10 тысяч км. Маловато будет!



Передачи в «девятиступке» ZF переключаются привычно

И на машины для МЧС, о которых пойдет речь. Ирония судьбы: двигатели американской марки устанавливают на грузовики для «гуманитарки», по поводу которой сейчас злорадствует мировая пресса, включая американскую! Вот так все в этом мире: политика политикой, а бизнес – бизнесом.

При мне готовили сразу две партии: 22 бортовых грузовика с тентом (для перевозки гуманитарной помощи) и 25 полноприводных «пожарных» шасси 4x4 – для Крыма, тушить лесные пожары.

– На какой модели хочешь поехать? – поинтересовались риатовцы.

– На всех, конечно!  
Первое, что удивило, – у меня практически не появилось нареканий к качеству.

Даже рули стояли ровно. Неужели потому, что это госзаказ? Конечно, есть мелочи... У одного экземпляра, который я водил, дверь не захлопнулась с первого раза, у другого неплотно закрывалась крышка на передней панели в кабине. Герметик в наружных вещевых ящиках за дверями проложен комками – тщательнее надо, товарищи!

С одним «гуманитарным» грузовиком на площадке минут десять возился риатовский водитель: слегка прихватило на холоде пневмосистему. Но, по словам того же водителя, проблем с новыми КАМАЗами в последнее время практически нет: «Не то что в прежние годы, когда у машин, сошедших с конвейера, даже шины взрывались!».



Сделано в России: многие КАМАЗы оснащаются щитками приборов Элара



Стойка немного мешает виду через зеркала. Ничего не поделаешь!



Топливный фильтр с водоотделителем – оригинальная камазовская запчасть, хоть и испанского производства



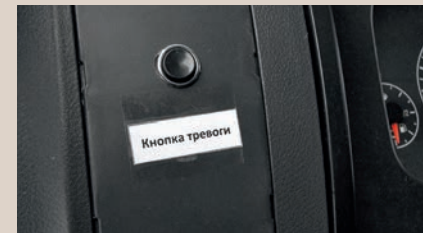
Вездеход КАМАЗ-43118 для МЧС – почти серийный, и двигатель здесь камазовский



Интерьер магистрального КАМАЗа-65117 – с традиционной спальня полкой



Здесь топливный фильтр с водоотделителем – уже из Китая, как и двигатель



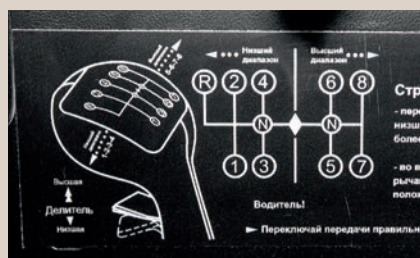
В кабинах «эмчезовских» грузовиков – кнопки подачи радиосигнала тревоги



Радио входят в комплект навигационно-связного оборудования КУРС



Под панелью – ручник, левее – выключатель пневморегулировки рулевой колонки



Передачи в 16-ступенчатой коробке ZF переключаются по «перевернутой» схеме



А вот и бачок с мочевиной, обязательный для двигателей Cummins ISLe Евро-4



В вещевых ящиках виден грубо проложенный герметик. Неаккуратно!

При взгляде с водительского места тоже все весьма неплохо: панель – пластиковая, сидеть удобно (тем более что кресла производит сам РИАТ), рулевая колонка регулируется при помощи пневматики, щитки приборов фирм Элара и Аметек – вполне информативные и с разноцветными сигнализаторами. Кстати, судя по технической документации, с прошлого года «камазовские» щитки Элара стали более морозоустойчивыми (прежде указывалось, что при температурах ниже минус 30°C информация на их дисплее не читается, а сейчас эта фраза отсутствует).

Конечно, более чем сорокалетний возраст кабин не скроешь (например, переключатель на окне слева мешает обзору), но вкладывать деньги в их глобальное обновление уже не имеет смысла, и себестоимость все оправдывает.

По ощущениям от вождения КАМАЗы, разумеется, не иномарки-«европейцы», а «рабочие лошади», но, опять же, при таких ценах и для таких целей это нестрашно. Равно как и немалые усилия при включении передач в коробках ZF камазовского производства: э-эх, врубаем заднюю с перегазовочкой... И почему у 16-ступенчатой

коробки передач схема переключения перевернутая (первая передача – внизу)? Ведь схема аналогичной «девятиступки» обычная!

Как бы то ни было, пожарные Крыма наверняка будут счастливы, пересев с древних ЗИЛов и ГАЗов-66 на такую технику. Кстати, шасси «пожарки» с колесной формулой 4x4 – разработка самого РИАТа. У КАМАЗа есть похожий компактный вездеход с индексом 43502, но грузоподъемности его шасси, пяти тонн с небольшим, зачастую не хватает. Поэтому вначале риатовцы хотели превратить более гру-

зоподъемную дорожную модель 43253 (4x2) во внедорожную, но это потребовало сложных переделок подвески. Поэтому новый вездеход сделали из существующего, только дополнив его элементами других моделей: поставили передний мост от самосвала 65111 и заднюю подвеску от упомянутого грузовика 43253. Получилось «спецшасси-носитель» с грузоподъемностью 8550 кг – чего уже хватает и пожарным заводам, и другим установщикам надстроек. Правда, при этом вездеход лишился централизованной подкачки шин, но ее планируют внедрить в перспективе.

Партия машин МЧС готовится к приемке. На первом плане – два магистральных грузовика КАМАЗ-65117 с двигателями Cummins, за ними – вездеходы 43118





У механизма переключения коробки передач — тросовый привод...



...и непривычно короткий рычаг



КАМАЗ-Ванкор 6x6 может быть и с двускатными задними колесами, и с односкатными



Камазовская кабина — на пневмоподвеске? РИАТ делает и такое

Двигатель «пожарки» — 340-сильный Cummins, а из любопытных решений — педаль сцепления с электропневматическим приводом. Она непривычно мягкая, но слишком чуткая: как плавно ни отпустишь при маневрах, грузовик норовит прыгнуть! Теперь — практически серийный трехосный вездеход КАМАЗ-43118: мотор тут камазовский (таково требование МЧС), коробка передач, как и у «пожарки», — «девятиступка» ZF. А поскольку передаточное число главных передач равно 5,94, даже пустой грузовик разгоняется уж очень неторопливо, зато наверняка отменно лазает по бездорожью.

На его фоне шоссейный КАМАЗ-65117 — словно штурмовик по сравнению с тяжелым бомбардировщиком. Вот он уже основательно переделан РИАТом: ведь сами камазовцы оснащают эту модель упомянутым 300-сильным мотором Cummins и «девятиступкой»! А РИАТ «заряжает» ее так, что мама не горюй: с КАМАЗа приходят «планеры» без силового агрегата, и риатовцы монтируют на них уже 375-сильный Cummins вместе с «шестнадцатиступкой».

Наклоненный вперед рычаг КПП напомнил мне камазовский тягач, на котором я десять лет назад вез контейнер

шампиньонов из Питера в Москву. Эх, ностальгия!

Зато грузовик более чем лихо разгоняется даже на низших передачах: честное слово, я бы с удовольствием перегнал его из Челнов на базу МЧС в подмосковном Ногинске. Или еще дальше, с грузом «гуманитарки» в кузове...

Напоследок меня познакомили с упомянутым самосвальным шасси КАМАЗ-Ванкор 6x6 — где есть не только 375-сильный Cummins, но и две существенные доработки: это пневмоподвеска кабины и тросовый привод КПП (его поставляет уже упоминаемая челянинская фирма Кора). Конечно, от привода хотелось бы большей четкости, но ходы рычага гораздо короче, нежели у прародителя, — «камазистам» должно нравиться.

Знаете, каков вывод? Все эти КАМАЗы будут пользоваться спросом еще не один год. Повторим, что классический дальнотойный рынок — не для них (если не брать перевозку урожая или той же «гуманитарки») и с иномарками-«европейцами» их не сравнить, но цены, цены... Даже с учетом их неизбежного роста.

«Гуманитарные» КАМАЗы-43118 6x6 обошлись государству по 2 млн 900 руб-

лей, шоссейные КАМАЗы-65117 со всеми переделками — по 2 млн 979 тысяч. Конечно, по прайс-листам на момент сдачи в печать они дороже (модель 65117 — от 3,5 млн рублей). Но цены все равно не пугают: за шасси 4x4, как у пожарного автомобиля, РИАТ просит около 2,6 млн рублей, за шасси КАМАЗ-Ванкор 6x6 — около 3,8 млн. Ну-ка, найдите аналогичный полноприводный «еврогрузовик» за 50 тысяч евро!

И все-таки ждем «КАМАксоров» — КАМАЗов с кабинами от мерседесовской модели Ахог. Долго, очень долго набирает обороты проект: впервые такой тягач был показан еще в 2011 году...

В газете «Вести КАМАЗа», которую я бесплатно взял в аэропорту перед отлетом, напечатано, что в апреле наконец завершится подготовка производства мерседесовских кабин «по второму этапу» — не из шести крупных узлов, как сегодня, а из 174 мелких деталей. Значит, ближайшее будущее — за «КАМАксорами», и, по нашей информации, в нынешнем году КАМАЗ собирается продать 1600 таких тягачей. Надеемся, что вскоре сможем познакомить с ними читателей! 🚚

## Настоящий полярник

Самым эффективным автомобилем, построенным на РИАТе, стал снегоболотоход КАМАЗ-Полярник созданный совместно с МГТУ имени Баумана по заказу Газпрома. Это — собрат машин Полярник (на базе Урала) и Харп (на базе полноприводного «газона»), о которых рассказывалось в АР №5, 2009. Главная особенность таких «большеногов» — здоровенные абочные шины, позволяющие не только преодолевать

глубокий снег и болота, но и двигаться по тундре, не повреждая ее покров из мха и лишайника. Но если Харп — двухосный, а Урал-Полярник — трехосный, то у камазовского Полярника — четыре оси. Соответственно, и грузоподъемность шасси — не три тонны, как у Урала-Полярник, а четырнадцать. Двигатель — 400-сильный КАМАЗ, ко-

робка передач — тоже «камазовская» ZF. Шасси было создано специально для установки на него 32-тонного автокрана Челябинец для обслуживания газо-и нефтепроводов.



## Одеться по-КАМАЗОВСКИ

Знаете ли вы, что у КАМАЗа, как и у европейских автомобильных брендов, теперь есть собственная линейка одежды? Она называется КАМАЗ-Спорт и продается через интернет-магазин, в Набережных Челнах и даже в челянинском аэропорту Бегишево, благо тот принадлежит КАМАЗу. Жаль, выбор не очень велик: нет ни жилетов, ни осенне-зимних курток. Да и цены... Флисовая толстовка на молнии стоит вполне приемлемо, 1999 руб., аналогичные брюки — 1499 руб. (и то, и другое — на снимке), однако цены на большинство предметов кусаются. Даже детская футболочка с рисунком — 799 руб., а знаете, сколько просят за одежду гоночной команды КАМАЗ-Мастер? Футболка — 4999 руб. (да-да, почти пять тысяч), кепка — 3499 руб., «фанатский» шарфик — 2399 руб. Так что одеться не просто по-камазовски, а еще и «по-спортивному» — ох как недешево!