

Обновленный грузовик КАМАЗ 43118

Едва ли в нашей стране найдутся люди, незнакомые с продукцией, выпускаемой ОАО «КамАЗ». И это не удивительно – ведь Камский автозавод – крупнейшее в мире предприятие по производству грузовых автомобилей.

Содержание

- [Что нового в КАМАЗ 43118](#)
- [Тестирование КАМАЗ 43118](#)
- [Недостатки нового КАМАЗ](#)
- [Технические характеристики КАМАЗ 43118](#)

Правда, в силу различных причин, на сегодняшний день КамАЗ не использует весь свой производственный потенциал, но на заводе постоянно ведется работа над освоением и внедрением новых технологий, повышением качества продукции. Испытательному отделу нашей редакции выпала честь проведения тест – драйва одной из наиболее интересных моделей грузовиков, производимых на заводе – бортового грузовика КамАЗ 43118 в его обновленной версии.

Что нового в КАМАЗ 43118

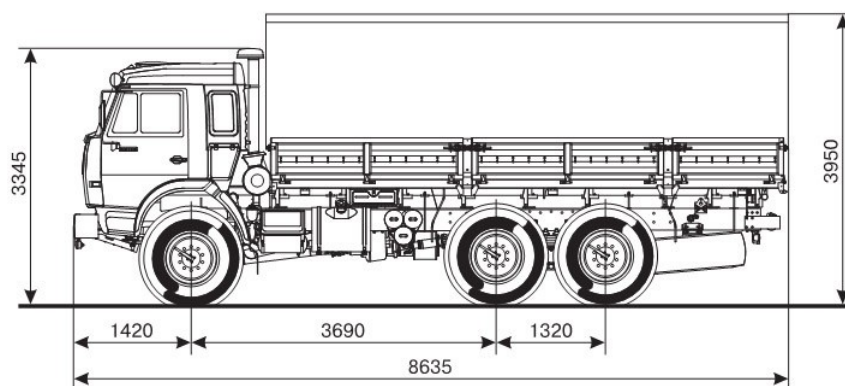
Силовой агрегат грузовика – турбодизель 740.30-260 с системой промежуточного охлаждения воздуха мощностью в 245 лошадиных сил. В отличие от многих камазовских моделей, на 43118 грузовая платформа установлена впритык к кабине, что позволило сделать ее максимально длинной.

Запасное колесо, которое обычно на КамАЗах размещено позади кабины, в этом случае получило свое место сзади под рамой. Грузовая платформа производится в двух различных версиях — покупатель может выбрать ее тентовую или бестентовую версии.



Обновленный КАМАЗ 43118

Следует отметить, что полноприводный трехосный грузовик с колесной формулой 6x6 обладает грузоподъемностью в 11 тонн. На тестируемой машине установлена система автоматического регулирования давления в шинах. На этой модели давление в шинах на всех осях равное, что исключает те неудобства, которые досаждали нам при испытаниях полноприводных двухосных грузовиков.



Габаритные размеры КАМАЗ 43118

Несколько слов о том, что нового мы увидели в машине. В первую очередь, это шины типоразмером 425/85R21, имеющие индексацию J, которая имеет допуск по скорости 100 км/час. Подобный допуск вполне соответствует грузоподъемности автомобиля. Другой новинкой оказалась восьмиступенчатая ZF –овская лицензионная коробка передач с высшим числом передачи 0,74. И последняя новация –

гидроподъемник кабины, без наличия которого откидывание высокой кабины было бы весьма проблематично.

Тест-драйв КАМАЗ 43118

Для начала тестируем грузовик на маршруте, имитирующем городское движение. Здесь машина показывает неплохие результаты как по динамике, так и по расходу топлива, который составил 32,5 литров на сотню при движении со средней скоростью 38,6 км/час. Показатель для тяжелого полноприводного грузовика вполне приличный.

Сделав несколько кругов по маршруту самостоятельно и с водителем – испытателем, приходим к выводу о недостаточной надежности привода переключения передач. На каждом круге маршрута, составляющем 18 км, при переключении передач регулярно происходило от трех до пяти ошибок.

Скорее всего, проблема возникла из – за слишком малого хода выбора. Оптимальным алгоритмом переключения при движении автомобиля без груза на высшей передаче получился 2-4-6-7.

Далее грузовик тестировался на динамометрической дороге. Достаточно прогрев двигатель, разгоняем его до максималки, и с удивлением определяем скорость равную 125 км/час, что очень неплохо для полноприводного грузовика этого класса. Приятно удивили и показатели расхода топлива, которые составили 18,4 литра при скорости 50 км/час и 27,8 –при движении на скорости 80 км/час.



Следующим этапом оказалась грунтовка. Езда по кочкам и колдобинам на такой подвеске — удовольствие сомнительное. Грунтовый тестовый участок изобилует всевозможными спусками и крутыми подъемами, и прокатиться по нему на испытуемом КамАЗе с комфортом мы не рассчитывали, скоростные возможности на грунте вообще не тестировались, так как здесь единственной задачей было просто удержаться на своем месте и продолжать при этом работу с аппаратурой.

Тем не менее ,критических замечаний в адрес машины здесь нет, можно лишь указать на слишком сильную тряску при проезде участков дороги с неровностями.

Тестирование загруженного автомобиля

Тестирование порожней машины завершено, и для продолжения испытаний автомобиль загружается балластом. Теперь на уже загруженном автомобиле повторяем заезды по всем маршрутам. На трассе, имитирующей городскую дорогу груженный автомобиль, вес которого превышает 21 тонну, демонстрирует хорошую динамику. Восемь основных и одна понижающая передачи вполне удовлетворяют потребности двигателя.



Двигатель КАМАЗ 740.30-260

В груженом варианте оптимальным алгоритмом переключения при движении автомобиля на высшей передаче получился 1-3-5-6-7. Однако, при движении под грузом показатели расхода топлива выросли ощутимо.

Не в последнюю очередь, снижению топливной эффективности могло способствовать возрастание сопротивления качению нагруженных шин. Скорость при этом снизилась всего на 1,3 км/час.

Аналогичная картина по расходу горючего присутствовала и при прохождении участка динамометрической дороги. Груженный автомобиль, в тесте на максимальную скорость, сумел разогнаться до 102,8 км/час.

При езде под грузом иногда возникает ощущение, что мощности движку чуть-чуть не хватает, хотя ее величины вполне соответствуют параметрами машины.

Ложка дегтя

В заключение придется высказать и несколько критических замечаний в адрес разработчиков, допустивших досадную оплошность. Как было уже отмечено выше, автомобиль комплектуется системой централизованной автоматической докачки шин. Шкала установленного в грузовике манометра,

указывающего уровень давления в шинах, имеет верхнюю риску 6кг/см², притом, что давление в шинах должно поддерживаться на уровне 5,6кг/см².

Рекомендуемое давление рассчитано на холодные шины. При движении, особенно под грузом, нагрев шин увеличивается, и давление в них существенно возрастает. При этом уровень давления остается для нас неизвестным, так как стрелка упирается в предел шкалы. По опыту эксплуатации грузовика «Урал»-43206 известно, что при рекомендуемом давлении в холодных шинах равном 3,5кг/см², в процессе езды на максимальной скорости, давление увеличивается на 2кг/см².

Из этого следует, что для обеспечения точной индикации показателей давления, манометр, которым оснащается система подкачки шин КамАЗа, должен иметь шкалу со значительно более высокой амплитудой показателей.

Несмотря на наличие определенных недостатков и недоработок, КамАЗ-43118 уже уверенно обрел свою нишу на отечественном авторынке среди грузовиков средней тоннажности. Популярность грузовика, не в последнюю очередь, связывается в приемлемым соотношении цены и качества. Стоимость зарубежных аналогов значительно выше, и большинство покупателей, взвесив все «за» и «против», выбирают КамАЗ.

Технические характеристики КАМАЗ 43118

ВЕСОВЫЕ ПАРАМЕТРЫ И НАГРУЗКИ

Снаряженная масса шасси, кг	8750
- нагрузка на передний мост, кг	4600
- нагрузка на заднюю тележку, кг	4150
Допустимая масса надстройки с грузом, кг	12000
Полная масса а/м с надстройкой, кг	20900
- нагрузка на передний мост, кг	5600
- нагрузка на заднюю тележку, кг	15300

ДВИГАТЕЛЬ

Модель	740.30-260
Тип	дизельный с турбонаддувом, с промежуточным охлаждением наддувочного воздуха
Максимальная полезная мощность, кВт (л. с.)	180 (245)
Номинальная мощность, брутто, кВт (л. с.)	191 (260)
при частоте вращения коленчатого вала, об/мин	2200
Максимальный полезный крутящий момент, Нм (кг-см)	1060 (108)

при частоте вращения коленвала, об/мин	1200:1400
Расположение и число цилиндров	V-образное, 8
Рабочий объем, л	10,85
Диаметр цилиндра и ход поршня, мм	120/120
Степень сжатия	16,5

СИСТЕМА ПИТАНИЯ

Вместимость топливных баков, л*	210 + 210 или 350 + 210 или 170 или 350
---------------------------------	---

ЭЛЕКТРОБОРУДОВАНИЕ

Напряжение, В	24
Аккумуляторы, В/А-ч	2×12/190
Генератор, В/Вт	28/2000

СЦЕПЛЕНИЕ

Тип	диафрагменное, однодисковое
Привод	гидравлический с пневмоусилителем

ТОРМОЗА

Привод	пневматический
Размеры: диаметр барабана, мм	400
Ширина тормозных накладок, мм	140
Суммарная площадь тормозных накладок, см ²	6300

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ*

Тип	механическая, 5- или 10-ступенчатая
Управление	механическое, дистанционное

ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ЧИСЛА НА ПЕРЕДАЧАХ

мод.	КАМАЗ-154				
1	2	3	4	5	ЗХ

7,82	4,03	2,5	1,53	1,000	7,38
6,38	3,29	2,04	1,25	0,815	6,02
мод.	КАМАЗ-144				
1	2	3	4	5	3X
7,82	4,03	2,5	1,53	1,000	7,38

РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА

Тип	механическая, двухступенчатая с блокируемым межосевым дифференциалом
Управление	пневматическое

ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ЧИСЛА

- первая передача (низшая)	1,692
- вторая передача (высшая)	0,917

ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА

Передаточное отношение*	5,94 или 6,53
-------------------------	---------------

КОЛЕСА И ШИНЫ

Тип колес	дисковые
Тип шин	пневматические, с регулированием давления
Размер обода	12,2-20,9 (310-533)
Размер шин	425/85 R21 (1260×425-533P)

КАБИНА

Тип	расположенная над двигателем, с высокой крышей
Исполнение*	без спального места или со спальным местом

ХАРАКТЕРИСТИКА А/М ПОЛНОЙ МАССОЙ 20900 КГ

Максимальная скорость, не менее, км/ч	90
Угол преодолеваемого подъема, не менее, %	31
Внешний габаритный радиус поворота, м	11,5

ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ*

- лебедка;

- КОМ для привода агрегатов спецнадстроек.

* В зависимости от комплектации.