

# «Мультилифт» vs Самосвал

Заменят ли машины с системой быстрой смены кузова автомобили-самосвалы?

(Продолжение, начало см. в «ОС» № 2, 4, 7, 2013 г.)

ТЕКСТ **И. Варывдин**, фото автора и фирм-производителей

Какой бы ни был кузов, самосвальный или для системы «мультилифт», без носителя он всего лишь грудa безмолвного и неподвижного железа. Поэтому настало время поговорить о выборе шасси для этих автомобилей и о некоторых вопросах эксплуатации.

Когда говорят о шасси, обычно упоминают размер рамы, толщину металла, диаметр колес, число осей, разрешенную максимальную массу, стоит ли повторяться? Намного интересней разобраться в вопросе: зачем самосвалу кабина со «спальником»? Если пометать, перебирая варианты, то, например, можно в карьере или на строительстве дороги сэкономить на бытовках, заставив водителей спать в кабинах своих машин, или осуществлять междугородные перевозки песка и торфа – чудить так чудить! Только вовсе не для сна и отдыха нужны самосвалам большие кабины, все дело в аэродинамике и соответственно

в расходе топлива. Речь идет, конечно, о кабинах европейской конструкторской школы, к которой автоматически примыкают и наши КамАЗ, МАЗ, «Урал». Эти кабины, хоть и принято называть «бескапотными», на самом деле они являются «вынесенными за переднюю ось». Водитель «сидит» на передней половине крыла, а узкая «дневная» кабина закрывает только одну часть двигателя, вторая же со всеми вспомога-



Такая лесенка в кузов испортит впечатление от любого хорошего шасси

ми агрегатами открыта осадкам и «третьим лицам».

За примерами далеко ходить не надо – родной КамАЗ-65115. Другое дело грузовики заокеанские, в США основным принципам автомобилестроения никогда не изменяли, а лучшей маневренностью в стесненных условиях, из-за чего Европа перешла на висящие спереди кабины, там прельщать некого, нет та-

ких условий. Поэтому там кабина у грузовика или «капотная», или, когда «жилой отсек» ставится над мотором вместо капота, «бескапотная». И в том и в другом случае за пределы передней оси ничего не выступает, и карабкается



Крюк-лифт Нува на шасси MAN с подъемной задней осью

в американские «бескапотники» по заднему «скату» крыла – удовольствие ниже среднего. В Европе, кстати, есть одна аналогичная модель Renault Magnum, но с ней знакомы только дальнобойщики, а как шасси для специальных автомобилей она не предлагается. Таким образом, в Штатах никаких проблем при установке на раму оборудования не возникает, ведь сразу за задней стенкой кабины начнется ее рабочая часть.

А вот теперь вернемся к нашим кабинам «еврообразца». Выступающие при короткой кабине над рамой агрегаты не позволяют установить оборудование вплотную к ее задней стенке. Как эта проблема решалась



У самосвала на шасси DAF CF с кузовом «Штурман-Кредо» двигатель 410 л.с., гидравлика Нува, высокий дорожный просвет, недорогой бампер и удобные подвесные ступеньки



# KROMANN

## ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ОТХОДОВ КРЮКОВЫЕ ПОГРУЗЧИКИ ПРИЦЕПЫ МУЛЬТИЛИФТЫ

KROMANN - разумный выбор для Вашего бизнеса  
Сделано в Европе. Специально для России

[www.kromann.ru](http://www.kromann.ru)  
[www.gamarket.ru](http://www.gamarket.ru)

**Основные преимущества KROMANN Lift: + 20% грузоподъёмности за те же деньги.**  
Отличная кинематика. Надёжная и прочная конструкция. Качественное окрашивание.  
Простое управление. Невысокая стоимость и длительный срок службы.  
Лучшее сочетание: «цена – качество». Развитая сервисная сеть.



### Гарантийные и сервисные центры «KROMANN»

Москва: «МЗОК», [www.mzoc.ru](http://www.mzoc.ru) Воронеж: «НафтаЭКО ИК», [www.utilbio.ru](http://www.utilbio.ru) Миасс: «ГИРД-Автофургон», [www.gird.ru](http://www.gird.ru)  
Санкт-Петербург: «Спецтранс», [www.spectrans.spb.ru](http://www.spectrans.spb.ru) Нижний Новгород: «Чайка-Сервис», [www.chaika-servise.ru](http://www.chaika-servise.ru)  
Набережные Челны: «Штурман Кредо +», [www.shturmankredo.ru](http://www.shturmankredo.ru) Пермь: «Пермавтотехника», [www.kamaz-perm.ru](http://www.kamaz-perm.ru)  
Екатеринбург: «Трейд Актив Ресурс», [www.tar-ural.ru](http://www.tar-ural.ru) Петрозаводск: «Ремонтно - Механический Завод»



ООО «Грузавтомаркет» - официальный дистрибьютор KROMANN в России и СНГ.  
Продажи. Гарантия. Сервис.

Москва, 1-й Институтский проезд, д.3, стр.10. Тел. (495)221-59-43, (499)400-32-66.  
[www.gamarket.ru](http://www.gamarket.ru), [www.kromann.ru](http://www.kromann.ru), [www.мультилифт.рф](http://www.мультилифт.рф),  
e-mail: [gamarket@mail.ru](mailto:gamarket@mail.ru), [gamarket\\_nch@mail.ru](mailto:gamarket_nch@mail.ru).



Центр тяжести на уровне руля и «лапоть» «запаски» в заднем свесе сведут вседорожные способности КамАЗ-43118 к нулю

всегда для самосвала, известно: наклонная передняя стенка кузова закрывала заднюю часть мотора и от перегруза берегла переднюю ось. Песок в таком кузове меньше налипает, а уж сколько всего полезного можно положить в «домик» между кузовом и кабиной! И «запаску», и масляный бак для гидравлики таких размеров, что на Западе обзавидуются. Свободное место позволяет особо не церемониться и при конверсии самосвала в комбинированную дорожную машину. Но «мультилифт» совсем другое дело, перегрузкой переднему мосту при пра-

вильном выборе сменного кузова он не угрожает, и, чтобы не возить воздух, крюк должен подтягиваться вплотную к кабине, а смотрите, где он заканчивается на нашем КамАЗе? Да и не в нем дело, мало кому из европейских производителей удастся обойтись без выступающих над рамой деталей при короткой кабине, можно в пример привести разве что Renault Kerax, но обычно вопрос пустого места решается установкой большой кабины со спальным местом. У нас же часто берут шасси с короткой кабиной, так как они дешевле, а перерасход топлива из-за гуляющего между кузовом и кабиной ветра не считают. Когда-то, меж-



Самый удобный доступ в кузов у самосвала Scania P380 8x4

ду прочим, таких «экономистов» называли не иначе, как «расхититель социалистической собственности», но теперь это всё «добросовестные предприниматели». Так что не стоит заниматься самообманом, и для самосвала, а уж для «мультилифта» тем более, кабину надо выбирать со «спальником». И даже если топливо вам обходится в три копейки за бочку, подумайте хотя бы об эстетике – авто-

мобиль с «разрывами» некрасиво выглядит, нет в нем ощущения единого целого.

Водителю также в большой кабине работать будет приятней, какой смысл, к примеру, в современном кресле со всевозможными регулировками, если элементарно спинку откинуть некуда? Да и с точки зрения пассивной безопасности немного свободного пространства сразу не помешает.

По той же причине многие



Шторные рамки с гидроприводом у нас воспринимают как излишество, а за рубежом это обязательный атрибут машин с «мультилифтом»



Каждый установщик по-своему колдует над шасси, чтобы найти место для «запаски»



считают более безопасными капотные кабины. Но в этих спорах, которые идут между водителями многие годы, достаточно мифов и предрассудков, потому что самая безопасная кабина – это соблюдение дистанции и скоростного режима. А вот что касается комфорта, тут спорить бессмысленно – только при капотной компоновке и невысокая посадка, и широкие ступени, и ровный пол. Обзорности, конечно, никакой, на узких запруженных улочках не езда, а морока, но что обладатель самой большой территории в мире заставляет жить в той же тесноте, что японцев и немцев, непонятно. Впрочем, рассуждать о капотных шасси в нашей ситуации бессмысленно. Развивать собственную автошколу здесь никто не хочет, подражать американцам на любителя еще какое-то время будут «КрАЗ» и «УралАЗ», а основой грузового парка будут собираемые с той или иной долей локализации европейские и по той же школе китайские марки. А профсоюз водителей большого грузового транспорта, если он когда-нибудь у нас и появится, в первую очередь будет решать вопрос, чтобы у его членов просто хотя бы была работа, а не ее условия. Ну а вопрос: «На какой машине согласится поработать

уважаемый господин шофер, какие должны быть подножки и поручни?» – не выйдет тут за рамки фразы из анекдота.

Да, подножки... Вот предмет головной боли конструкторов, отказавшихся от кабин капотной компоновки. Если ступени позади переднего колеса, иначе говоря, «в базе», то проблем никаких, начинать «марш» можно с высоты дорожного просвета, то есть примерно с 30 см от дороги. Другое дело, если подножки спереди колеса, в Европе-то опять нет проблем, если машина работает на дорогах с твердым покрытием, ступеньки там крепят с той же высоты. Так ведь это у них, у нас же их автобусы на «лежачих полицейских» застревали! Что говорить о наших бордюрах и прочих торчащих из кустов городских джунглей предметах, если зимой низкий бампер заставит машину встать в первом же нечищенном переулке. Не зря ведь наши водилы с советских времен все сплошь в «трениках», а заносить ногу при посадке в кабину на высоту 70 см давно стало привычкой. Ну ладно, времена меняются, и мы делаем вид, что меняемся вместе с ними. Вот вопиющий пример «заботы» о водителе от отечественного производителя. На «Уральском Автомобиль-



Самая удобная посадка в кабину среди бескапотников у автомобиля Ford Cargo

ном Заводе» освоили производство дорожных грузовиков: крепкая рама, кабина по лицензии, только устанавливается она так высоко, очевидно, чтобы один вариант использовать для всех моделей – заднеприводных и полноприводных на дорожной резине и полноприводных на однокатных «лаптях». В результате на самосвале «для города» подвесная ступенька оказывается на высоте тех самых 70 см! Все-таки подвесные подножки уста-

навливают в тех местах, где они могут с чем-нибудь столкнуться, но что их может задеть, если они расположены выше радиуса колеса?! Ну ладно, нет возможности монтировать кабину на разных уровнях из-за небольших объемов производства, но что мешает поставить дополнительную подножку? А между тем сами подвесные ступеньки на «Урале» очень практичные, из толстого троса и сделаны аккуратно. «Камазовские» торчащие в стороны



«Запаска» по левому борту не отвечает правилам безопасности



Практика показывает: складные подножки не всегда складываются, а иногда гнутся

«усы» по сравнению с ними смотрятся неопрятно.

В нашей стране все грузовики военнообязанные, не зря же их регистрируют в военкоматах: если завтра война, весь гражданский транспорт отправят в поход, уж «мультилифты»-то в первую очередь. По этой причине высокий угол въезда им не мешает, но вот на Scania, например, которая не первый год в России собирается и в случае чего также пойдет на фронт в числе первых, под кабиной перед колесами устанавливается противоподкатный передний брус! Излишество это или нет, только проведенные в Европе исследования показали, что при его отсутствии в случае аварии грузовик, наезжая на легковуш-



Шасси Renault Kerax 370 позволяет устанавливать оборудование вплотную к короткой дневной кабине



Передний мост перегружен даже на порожней машине, что же будет, когда пресс-компактор загрузит под завязку отходами?

У дорожных самосвалов «Урал» высокий клиренс, и на месте подвесной подножки должна быть капитальная



«падения» автомобиля в глубокую колею и контакта подножки с камнем сложиться она не успевает и гнется. Да и стоят они дорожке из-за сложности изготовления и большего количества металла. Но если кому и присуждать призводительских симпатий за удобство посадки в кабину, так это Ford Cargo. Турецкая кабина не такая широкая, как у европейских конкурентов, и в итоге не надо карабкаться по вертикальной «лесенке», в кабину ведут глубокие ступени, как в парадном, не хуже, чем у машин капотной компоновки.

Какое отношение к шасси может быть у кузова, вопрос отнюдь не праздный, особенно если речь идет о лесенках и тенте. «Мультилифтам» в этом плане намного проще, ведь сменный кузов можно поставить на землю, если же и потребуются подняться на кузов при экстренной остановке на дороге (например, тент поправить), обычное место ступенек на сменных бункерах – их передняя стенка, слева или справа от петли для крюка, а то и с обеих сторон. Забраться же на раму позади кабины несложно по боковой противоположной защи-

ку, снижает шансы на выживание тех, кто окажется в ней, и сам преворачивается, повышая тяжесть травм и своего водителя. Если же толкать ее брусом, как бульдозерным ножом, последствия катастрофы будут легче. А на период работы в карьере или при тех же военных действиях передний брус легко демонтируется. Странно, что у нас никто раньше европейцев до такого не додумался, хотя бы для выставочного макета...

Чем сегодня заняты российские инженеры? Торговлей запчастями к китайским самосвалам? А на многочисленных выставках из толпы в сторону Scania недоуменные возгласы: «Как это – бампер низкий, а подножка подвесная?» Почти с надеждой, что вот и на шведов нашлась проруха, да увя! Кстати, подножки эти очень удобные, на резиновой подвеске, подобные можно встретить, например, на колесных погрузчиках. Кроме Scania их устанавливают на DAF, Renault Kerax, Ford Cargo. А вот складные подножки, как, например, на Mercedes-Benz и Volvo, не самое лучшее решение. Как показала эксплуатация китайских самосвалов, на которых в основном и стоят такие подножки, в случае



Для карьера полноприводное шасси интересно не столько передним ведущим мостом, сколько высоким дорожным просветом

те. На самосвалах же этот номер не проходит: если приваривать прутки бездумно, после установки на шасси окажется, что пользоваться такой лесенкой не то что не удобно, а даже опасно. Вот штампуют годами в ОАО «КАМАЗ» на своих самосвалах лесенку над задним колесом, как будто так и надо, сам автомобиль уже не узнать, а лесенка все там же.

Ну, если у нас производственный процесс такой негиб-

ки, и не только по левому борту, где водителю нравится, потому что ближе, но и с безопасной правой стороны. Но первый приз в номинации «как легко забраться в кузов» по праву получает самосвал на четырехосном шасси Scania P380, где свободное место между управляемыми осями использовано для того, чтобы соорудить там полноценные ступени, такие же, как для посадки в кабину. То есть не надо даже рас-

доля самосвалов и «мультилифтов». Как только не борются у нас с «ленивыми» водителями: увольнения, штрафы, премии – всё перепробовали руководители, однако неблагодарный люд так и стремится улучшить момент, чтобы не зашторить кузов. Ну что тут скажешь, самое время узнать мнение по этому вопросу в том же профсоюзе работников большегрузного транспорта. Нет своего, спросим, как обычно, на Запа-

помощью механизированной системы с гидроприводом; где шторка смотана в рулон на стойке за кабиной, а растягивается она с помощью рамки, размеры которой чуть шире кузова, не важно, самосвал это или «мультилифт». Время – деньги, господа!

Ну и где же в России эти рамки? При том что необходимость их применения продиктована элементарной экономической эффективностью, на них не



Механизированный привод шторы облегчает труд водителя, а многоосное шасси бережет асфальт



За право работать на таком самосвале можно согласиться и на меньший оклад!

кий, что нельзя перенести ее поближе кпереди, чтобы залезать по боковому буферу, а не, рискуя, с колеса, о каком тогда научно-техническом прорыве вести речь? А ведь поводов для того, чтобы не просто заглянуть в кузов, но и спуститься в него, предостаточно. Стоит, правда, заметить, что основные российские производители самосвальных кузовов, такие как «Бецема», «Штурман Кредо», «Автомастер», устанавливают удобные лесен-

кладывать лесенку – надел перчатки, и вперед! Как тут не перефразируешь знаменитую фразу из фильма: «Может, у них собака – друг человека, а у нас Scania P380 8x4 – друг человека!»

Забираться по лестнице в кузов по упомянутым причинам заставить нашего водителя непросто, а уж затягивать его тентом тем более. Обочины дорог легко выдают близкое расположение мусорного полигона, ведь среди пополняющего его транспорта большая

де. И проведя простое наблюдение, выясним, что за рубежом не только «нет грибных лесов», но и вручную затягиваемых кузовных тентов, хоть у самосвалов, хоть у «мультилифтов», хоть в Европе, хоть в Штатах. Можно, конечно, продолжить линию об избалованности тамошних водителей и о том, что богатые с жиру бесятся. Но лучше обратить внимание на следующее: сколько времени уходит на то, чтобы закрыть кузов тентом вручную и сколько с

то что спрос невелик, их вообще не предлагают! Так что в сочетании «нерадивый водитель» последнее слово надо заменить на «руководитель», а наличие приводных систем зашторивания быстросъемных и самосвальных кузовов вводить законом, как Euro 4. Вот только там, где из кабины на дороги мусора вылетает больше, чем из кузовов, до этого не скоро додумаются.

*(Продолжение следует)*



Самосвалы Scania любят бездорожье