

There are no translations available.

Keturiais ratais – į Dakarą arba KRAZ 4x4

L.Suslavičius

Gelsvai oranžinį sunkvežimį, kuris, minkštai sūpuodamasis ant plačių padangų, artėjo nelygiu, ratų ir vikšrų suartu poligono lauku, pažinti nebuvo sunku – tik Ukrainoje Kremenčiugo automobilių gamykla šiandien gamina tokios brutalios išvaizdos ilganosius kamuopus visureigius ant superplačių, vairuotojų žargonu neretai „vyžomis“ vadinamų žemo slėgio padangų. Tačiau šiame neskubiai, bet nesulaikomai besieropščiančiame į molėtą šlaitą „krazė“ kažkas buvo ne taip, kaip visada, kažkoks skirtumas... Ir tik kai įveikęs eilinę kliūtį sunkvežimis netikėtai vikriai apsisuko, tapo aišku, kuo jis skiriasi nuo anksčiau sutiktų gatvėse ir statybose – jis buvo dviašis! Trumpesnis vienu tiltu ir maždaug 1400 milimetrų už senai gaminamą 6x6 tipo KrAZ-6422 jo „jaunesnysis brolis“, sukomponuotas iš serijinių triašio agregatų ir serijoje gavęs indeksą „5131 VE“. Bet kam kelis dešimtmečius sunkiųjų triašių sunkvežimių ir visureigių gamyboje besispecializuojančiai gamyklai naujas, jai neįprastas modelis? Atsakymas paprastas – Rusijai nebereikia tiek daug „krazų“, kaip anksčiau, be to savo armiją – pagrindinę tokios klasės visureigių naudotoją ji stengiasi aprūpinti Rusijoje gaminamais analogais (sunkieji „uralų“ ir „kamazų“ modeliai). Savo ruožtu, Ukrainai reikia mažesnių nei gigantiški „6422“ ir jo modifikacijos automobilių šalies ginkluotosioms pajėgoms. Dar vienas argumentas – paaštrėjusi konkurencinė buvusios TSRS automobilių gamyklų tarpusavio kova. Štai gamykla MAZ gamina su „krazais“ konkuruojančius triašius, sukūrė ir 4x4 tipo visureigį armijai. Tad reikėjo adekvataus atsako, ir jis pasirodė KrAZ-5131VE pavidalu. Iš karto reikia įvertinti, kad tai nėra koks nors didelio pravažumo transportinis automobilis, nors jis ir turi tvirtą metalinį 4,35 metro ilgio kėbulą. Juk į 11 tonų sveriantį „krazą“ galima pakrauti tik 5100 kilogramų. Kokia nauda iš tokio sunkvežimio? Jis pasiteisins tik naudojant jį kaip sunkųjį vilkiką karinei technikai ar sunkiasvoriams kroviniams buksyruoti. Visa konstrukcija tam ir skirta. Platus priekinis buferis ir rėmo gale abipus masyvaus kablo sumontuoti buferiukai-atramos reikalui esant leidžia kitą automobilį stumti tiesiog įsiremęs, po kėbulu sumontuota galinga gervė su lyno padavimu ir priekin, ir atgal, ir net kampu į automobilio išilginę ašį padeda prisitraukti sugedusią ar įklampusią techniką, užtempti krovinį ant priekabos. 30 tonų sveriantį lėktuvą šis „krazas“ tampo kaip žaisliuką - juk jo paties svoris su balastu viršija 16 tonų, o po variklio gaubtu - 330AG 14860 kūb. cm. darbo tūrio V-8 tipo turbodieselis JaMZ-238BL, atitinkantis tik „Euro-1“ reikalavimus, beje, kariškių pageidavimu pritaikytas dirbti keliomis degalų rūšimis. Pavarų dėžė – irgi iš Jaroslavlio, aštuonių laipsnių, su dalikliu, todėl vairuotojas disponuoja pakankamomis galimybėmis pasirinkti tinkamiausią pagal kelio sąlygas ir gabenamą krovinį pavarą. Toks sunkus automobilis negali būti itin ekonomiškas, ir vidutinės degalų sąnaudos – 30 litrų 100 kilometrų (tik 3,5 litro mažiau, nei triašio modelio) – nedžiugina, bet vėlgi reikia atsižvelgti į eksploatacijos ypatumus - ten, kur pravažiuos šis „krazas“, kiti greičiausiai beviltiškai įstrigs. Jo pravažumas ir patikimumas būtent bekelėje, kur

konkurentų jam beveik ir nėra, atperka pernelyg didelį iš triašio į dviašį perdirbto visureigio svorį ir nepakankamą ekonomiškumą. KrAZ-5131VE bazė – lygiai 5 metrai, matmenys – 7585x2710x3115 mm, posūkio spindulys – 13 metrų, jis platesnis, nei „normalus“ sunkvežimis. Mat, naujos žemo slėgio padangos su centrine slėgio reguliavimo sistema dar platesnės, nei kitų didelio pravažumo „krazų“. Jų dydis – 1350x550-530R, be to, jos tokios konstrukcijos, kad gali gana ilgai dirbti, esant sumažintam oro slėgiui jose, kas labai svarbu, norint padidinti pravažumą smėlyje ar kitame silpname grunte. Abiejų tiltų pakaba – linginė, bet šoniniams svyravimams sumažinti papildyta torsioniniais skersiniais stabilizatoriais priekyje ir gale. Po kėbulu dešinėje vertikaliai sumontuotas atsarginis ratas, o kairėje – 350 litrų talpos bakas degalams. Numatyta galimybė sumontuoti dar ir rezervinį 44 litrų baką. KrAZ-5131VE geru keliu važiuoja iki 85 km/h greičiu.

Nors sukurtas dar 1999 – siais, 4x4 tipo „krazas“ tik dabar „išeina į platųjį pasaulį“. Jis, skirtingai nei triašiai visureigiai iš Kremenciugo, nežinomas potencialiems pirkėjams. Jų teks ieškoti, ir ne gerus kelius turinčioje Europoje, o ten, kur dar galima sutikti iš TSRS atsiųstus kaip „internacionalinę pagalbą“ senuosius KrAZ-255B, t.y. Artimuosiuose Rytuose, Azijoje, Afrikoje. Todėl gamyklos planuose – pasiūsti parengtus maratonui, bet beveik serijinius „5131VE“ į prestižinį ralį Paryžius – Dakaras. Atsargiai užsimenama, kad jau vien dalyvavimas jame ir finišas „pravertų „krazams“ duris“ į pasaulinę rinką. Planai ambicingi, ir gal kaip tik sąlyginai moderniausias 4x4 tipo modelis sudomintų tuos, kam reikia paprastų ir patikimų didelio pravažumo sunkios klasės automobilių. Pasaulyje už tokią kainą juos gali pasiūlyti tikrai nedaug kas...Antra vertus, kodėl nepamėginti – juk visi šio ralio nugalėtojai pastaraisiais metais startuodavo būtent 4x4 tipo automobiliais, o 6x6 ar 8x8 klasės sunkvežimiai pasiteisino daugiau kaip techninės palydos automobiliai. Nuotraukos gamintojo.