



# КАМАЗ: РАЗРУШАЯ СТЕРЕОТИПЫ

Современные КАМАЗы далеко ушли от машин прошлых поколений в подходе к эксплуатации, обслуживанию и ремонту. Этой статьей мы совместно с техническим центром «Автобау» открываем серию материалов, посвященных коммерческой технике лидера грузового отечественного автопрома из Набережных Челнов.

Сергей СТАРЧИКОВ/Фото автора

**КАМАЗ** – один из самых распространенных грузовиков в России. На его шасси монтируются самосвальные кузова, фургоны различного назначения, краны-манипуляторы с бортовыми платформами, бетоносмесители, гидравлические крюковые погрузчики, компакторы мусоровозов и прочие надстройки. Достаточно много машин «ходит под седлом» или работает в качестве тягачей с прицепами. На таких автопоездах «паровозах» на юге России возят зерно, семена подсолнуха, иные культуры агропромышленного комплекса. Зайствованы машины и на транспортировке строительных материалов. Словом, был бы заказ на перевозку, а уж

КАМАЗ под выполнение транспортной задачи подобрать не проблема.

Именно широкая распространенность машин и развитая сеть мультибрендовых сервисных станций, которые готовы принять грузовики на обслуживание и ремонт, с одной стороны, делает их эксплуатацию недорогой. Отремонтировать машину можно в прямом смысле слова в любой точке России. Там же вас обеспечат всеми необходимыми для этого запасными частями и расходными материалами. С другой стороны, именно сей факт сродни подводному камню, на который «налетают» владельцы машин нового поколения. КАМАЗ из прошлого и КАМАЗ дня сегодняшнего – это две разных ма-

шины, и, соответственно, подход к их обслуживанию и ремонту различается как небо и земля. Есть масса нюансов и по запасным частям. Разберемся в данном вопросе обстоятельно и убеждем владельцев современных машин от ошибок, которые они могут совершить, экстраполируя на новую технику опыт эксплуатации грузовиков прошлых поколений.

## Я ГУРУ – ТЫ НИКТО

«Ты столько не живешь, сколько я езжу на КАМАЗе! Что ты можешь знать об этой машине?!» Такая фраза очень часто звучит из уст бывалых «камазистов», которые, пригнав на СТО официаль-



**Антон ЕЧИН, директор технического центра «Автобау» (г. Наро-Фоминск)**

«Если сравнивать грузовики КАМАЗ предыдущего и нынешнего поколений по периодичности технического обслуживания (ТО), то разница между ними будет достаточно большая. Если рассматривать машины с моторами семейства КАМАЗ-740, то по заводскому регламенту их ТО проводится на пробегах 10-15 тысяч километров в зависимости от условий эксплуатации.

Для справки: аналогичные интервалы ТО назначены и для техники, которая укомплектована более современными дизелями Cummins.

И в этом нет ничего удивительного, так как транспортные средства, оснащенные этими силовыми агрегатами, в большинстве своем являя собой модели грузовиков строительного сегмента (самосвалы, автобетоносмесители, прочие машины), которые выполняют перевозки на коротком плече. Их моторы работают на режимах, далеких от тех, которые характерны для магистральных перевозок. Неблагоприятные для ДВС режимы работы характерны также для коммунальной техники, для кранов-манипуляторов, которые часто работают на строительных объектах и выполняют операции по погрузке/разгрузке, а то и монтажу элементов конструкций на месте. При этом дизель шасси, от которого осуществляется привод насоса гидравлической системы специальной установки, может продолжить время работать в режиме холостого хода.

Гарантировать полноценное охлаждение мотора стоящей на месте машины, как это происходит при равномерном движении грузовика на трассе, когда силовой агрегат и радиаторы эффективно обдуваются встречным потоком воздуха, нельзя. Стоит ли говорить о том, что неоптимальный тепловой режим мотора, негативно влияющий на сроки ТО, был изначально учтен при расчете периодичности технического обслуживания. Разумеется, на интервалы ТО огромное влияние оказывает конструктивная особенность моторов, в частности, использованные при их изготовлении технологии и материалы, а также качество применяемых моторных масел, эффективность фильтрации входящего воздуха, масла, топлива.

Что касается современных грузовиков, большинство которых работают в качестве седельного тягача (КАМАЗ-5490) и выполняют перевозки на длинном плече, то стоит ли удивляться тому, что регламент по ТО для них предписывает значительно большие интервалы по обслуживанию. Например, для уже упомянутого выше КАМАЗ-5490 с мотором OM 457 периодичность ТО составляет от 40 до 60 тысяч км в зависимости от условий эксплуатации техники. Итого выигрыш новых машин по продолжительности интервала ТО как минимум в 2,5 раза. Это, поверьте, очень существенно!

Теперь перейдем к финансовой составляющей и оценим стоимость технического обслуживания машин прошлого поколения и современных грузовиков. За опорные точки примем машины с моторами КАМАЗ-740 и OM 457. Также сделаем важное отступление: при оценке стоимости ТО мы будем оперировать цифрами, которые актуальны для официального сервисного центра. Фирменные СТО гарантируют не только применение при проведении работ оригинальных расходных материалов, но и выполнение всех операций в строгом соответствии с заводской инструкцией. Иными словами, никакой самодеятельности при выборе расходных материалов или упрощения регламента. Так вот, стоимость технического обслуживания машин предыдущего поколения, у которых интервал ТО равен 10-15 тысячам км, составляет 25-27 тысяч рублей (расходные материалы + работа). Для машин нового поколения стоимость регламентного ТО, которое проводится с интервалом в 40-60 тысяч километров, начинается от 50 000 в национальной валюте. Выходит, что и по стоимости ТО современные грузовики выгоднее. Выигрыш особенно очевиден, если экстраполировать расходы на парк машин. Отмечу, что под новыми машинами стоит понимать не только ставший уже массовым тягач 5490, но и все чаще и чаще встречающиеся в эксплуатации 6580 (самосвал), 65206 и 65207 (шасси под надстройку)».

↓ Машины с крюковыми гидравлическими подъемниками широко используются для перевозки твердых бытовых отходов и строительного мусора



## МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

- Объем самосвальной платформы 16 м<sup>3</sup>
- Грузоподъемность автомобиля 21 т

### ДВИГАТЕЛЬ CUMMINS

- Экономичный двигатель 390 л.с.
- Крутящий момент 1682 Н·м



## KAMAZ-6520 LUXE с двигателем Cummins ISL

Программа  
«ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ»

ТВОЙ УСПЕХ - ТВОЁ РЕШЕНИЕ!

с лизингом от КАМАЗа

Подробную информацию о программах приобретения  
автомобилей КАМАЗ в лизинг читайте на сайте [www.kamazleasing.ru](http://www.kamazleasing.ru).  
Лизинг автомобилей осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».



8-800-555-00-99  
callcentre@kamaz.org  
www.kamaz.ru





Самосвальные автопоезда могут быть задействованы как на перевозке сыпучих грузов на различные строительные объекты, так и для транспортировки сельскохозяйственной продукции

ного дилера технику на обслуживание и ремонт, выслушивают от молодого инженера причины, по которым возникли неисправности автомобиля. Споры нет, опыт бывалых шоферов, за плечами которых десятки лет стажа и миллионы пройденных за рулем различных КАМАЗов километров, бесценен. Прибавим к этому, что многие водители, являющиеся владельцами машин, сами ремонтируют грузовики и, в общем, неплохо изучили их конструкцию. Перебрать мотор, коробку передач, заменить сцепление для настоящего «камазиста» не составит особого труда. Однако техника не стоит на месте, и сегодня многие знания по машине, накопленные за десятки лет ежедневной эксплуатации, оказываются неактуальными, а их применение на практике часто наносит грузовику вред.

### СТАРЫЙ КАМАЗ... НОВЫЙ КАМАЗ — ГДЕ МЕЖДУ НИМИ ГРАНЬ?

Само понятие «машина прошлого и нового поколения» достаточно размыто. Прогресс в автостроении (здесь мы говорим о коммерческом транспорте) не может идти резкими, взмывающими вверх скачками. Если, конечно, производитель техники не приобрел лицензию на выпуск абсолютно новой машины, под которую выделена отдельная линия конвейера или вовсе построен новый завод. В большинстве случаев новые узлы и агрегаты, независимо от того, какую группу они представляют – мотор, коробку передач, ведущий мост, рулевой редуктор и т.д. – или даже какую-либо часть грузовика, например кабину, начинают устанавливать на машины теку-

щих моделей задолго до того, как все они объединятся в одной топ-модели завода. Это позволяет провести всесторонние испытания компонентов, доработать их конструкцию, устранить недостатки.

Стоит ли удивляться, что на машинах предыдущих поколений постепенно появлялись современные агрегаты, которые ныне входят в стандартную комплектацию современных грузовиков. К чему мы это говорим? А к тому, что, например, «старая», вернее будет говорить, привычная для большинства перевозчиков кабина не является признаком технического совершенства машины. Важно смотреть на агрегатную базу грузовика и, в частности, на наличие сложных электронных компонентов. Среди таковых назовем электронно-управляемую систему питания, современную систему

Машины прошлых поколений работают и на длинном плече. Правда, «дальнойбой» – это не их конек



Грузовики с установками для сбора и вывоза мусора – одна из самых распространенных модификаций машин, работающих в провинции







На шасси КАМАЗ свои бетоносмесительные установки не монтировал только ленивый производитель спецоборудования



Полноприводные версии грузовиков с односкатной ошиновкой всех осей нередко используются для перевозки спецтехники или доставки элементов конструкций к различным объектам, к которым ведут плохие дороги

нейтрализации выхлопных газов с впрыском мочевины (AdBlue) и так далее. Электронные компоненты давно стали неотъемлемой частью любой современной техники. И именно их наличие или, напротив, отсутствие и проводит грань между поколениями грузовиков. Еще раз подчеркнем: грузовики со старой, привычной всем кабиной могут состоять из современных, высокотехнологичных агрегатов.

Современная агрегатная база и электронно-управляемые системы требуют квалифицированного подхода, применения специального инструмента и оборудования, а также иного отношения к машине со стороны водителей. Последнее особенно важно, так как от грамотного управления транспортным средством зависит его надежность, безотказность, экономичность. Приведем тому характерные примеры.

КАМАЗы часто используют как шасси под краны. Годовые пробеги таких машин незначительны



## ТЕХНОЛОГИИ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

- Грузоподъемность 15 т
- Объем самосвальной платформы 10 м<sup>3</sup>
- Экономичный двигатель



### КАМАЗ-65115

Программа «ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ»

**ТВОЙ УСПЕХ - ТВОЁ РЕШЕНИЕ!**

*с лизингом от КАМАЗа*

Подробную информацию о программах приобретения автотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте [www.kamazleasing.ru](http://www.kamazleasing.ru). Лизинг автотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».



8-800-555-00-99  
callcentre@kamaz.org  
www.kamaz.ru

## НЕ ТОРОПИСЬ ВЫКЛЮЧАТЬ МАССУ

Начнем с очевидных и простых вещей, знание которых позволит избежать проблем с машиной, которые будут возникать в обычной эксплуатации. Многие бывалые водители, отработавшие на КАМАЗах разных годов выпуска десятки лет, не могут свыкнуться с тем, что в кабине нового грузовика отсутствует выключатель массы. С одной стороны, их можно понять: заглушил мотор, обесточил электрические цепи, предотвратил разряд АКБ, гарантировал тем самым пуск мотора. Однако на современных машинах выключение массы нельзя производить сразу. Необходимо выдерживать паузу, требующуюся для того, чтобы автоматика выполнила продувку системы впрыска мочевины (блок нейтрализации выхлопных газов), которая стоит на современных грузовиках экологического стандарта Евро-4 и Евро-5. Именно по этой причине перевозчики, которые приобрели в парк современные КАМАЗы, должны донести до водителей важную информацию: не торопиться выключать массу. Еще раз подчеркнем, необходимо дать возможность электронике, которая контролирует работу системы нейтрализации газов, завершить свою работу согласно заложенному в блок управления алгоритму. В противном случае через определенное время система может дать сбой и потребовать к себе внимания ремонтных организаций.

## СЕЛИТРА + ВОДА НЕ РАВНО ADBLUE

Купив современную машину, многие транспортники не меняют своего отношения к технике и продолжают жить стереотипами прошлого. В частности, бытует мнение, что, имея отечественный автомобиль, можно на всем без исключения экономить, при этом техника будет терпеть любые над собой эксперименты и стойко переносить издевательства. Увы, это не так, и раз уж мы упомянули выше систему нейтрализации газов, то продолжим начатую тему. Развенчаем, пожалуй, самое распространенное заблуждение: качественную мочевины (AdBlue) в канистрах можно не приобретать, а достаточно развести водой (часто даже нефилътрированной) селитру, которую владелец грузовика практически за бесценок приобретает в ближайшем колхозе, и залить этот раствор в бак с синей крышкой. Примеров подобных экспериментов над сложной и требующей бережного к себе отношения системой, имевших печальные для техники и разорительные для бюджета перевозчиков последствия, можно привести великое множество. Помимо мочевины собственного изготовления и розлива владельцы грузовиков достаточно часто заливали и продолжают заливать в бак простую воду, заметим, даже не очищенную, содержащую различные примеси. Представьте, что происходит, когда на разогретый до 600 градусов катализатор попадает вода (впрыскива-

ется через форсунку). Как минимум дорогостоящий элемент растрескивается.

В некоторых случаях в бак с AdBlue и вовсе лили дизельное топливо! Делалось это по большей части по ошибке или при небрежном отношении к технике. Специально владелец грузовика заливать в бачок с синей пробкой солярку не станет. Однако практика знает и массу случаев, когда дизельное топливо попадало в емкость AdBlue по злему умыслу, а именно с целью его хищения. Таким образом некоторые особо ушлые водители пытались вывезить с территории автопредприятия дизельное топливо. Баки AdBlue не оснащают дополнительными датчиками уровня топлива, которые входят в список оборудования систем мониторинга автотранспорта, что и провоцировало шоферов. А вот то, что воровство в малом заканчивалось затратами на ремонт в особо крупном размере, они узнавали чуть позже, когда на панели приборов загорался индикатор CHECK ENGINE и машину отправляли на диагностику в сервисный центр. Инженер СТО, подключив к диагностическому разъему сканер, констатировал неисправность системы нейтрализации выхлопных газов. Чтобы определить первопричину, сканер был не нужен – характерный запах солярки из бачка говорил сам за себя. Масштаб предстоящего ремонта и финансовые затраты на него определялись проведением последующей расширенной диагностики.

Самосвал – хит продаж во все времена. Машин строительного назначения завод выпускает большое количество







Бортовая машина – универсальный инструмент, который есть в большинстве парков, занимающихся различными видами перевозок



Одна из востребованных модификаций – вакуумная машина, которая всегда имеет загрузку. Вакуумная бочка используется для сбора иловых масс с накопителей автомоек, и для чистки дна колодцев



Бензовозы различных модификаций – одна из распространенных профессий КАМАЗов

В зависимости от того, каким образом был нанесен вред системе нейтрализации, под списание могут попасть насос, катализатор, датчик температуры, электронный блок управления системой, блок дозирующей системы и так далее. В благоприятном для горе-водителя случае удастся обойтись заменой одного насоса – 140 000 рублей. А если разрушения коснулись катализатора и иных дорогостоящих компонентов, то придется выложить около миллиона рублей! С машинами предыдущего поколения, у которых отсутствовала сложная система нейтрализации выхлопных газов, подобных неприятностей и быть не могло. При этом озвученные выше суммы тратились на средний и даже капитальный ремонт всего грузовика. Скажем больше, за миллион рублей при желании можно на вторичном рынке найти и приобрести бывший в эксплуатации КАМАЗ прошлого поколения в приличном техническом состоянии с относительно небольшим пробегом. ■

*(Продолжение следует)*



# МОЩЬ. ИНТЕЛЛЕКТ. КОМФОРТ

- **Задняя подъемная ось с автоматическим управлением**
- **Высокая комфортная кабина со спальным местом**
- **Мощный и экономичный двигатель Daimler 401 л.с.**



## КАМАЗ-65209

Программа  
**«ЛИЗИНГ ОТ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ»**  
**ТВОЙ УСПЕХ - ТВОЁ РЕШЕНИЕ!**  
с лизингом от КАМАЗа

Подробную информацию о программах приобретения авотехники КАМАЗ в лизинг читайте на сайте [www.kamazleasing.ru](http://www.kamazleasing.ru).  
Лизинг авотехники осуществляет АО «Лизинговая компания «КАМАЗ».



**8-800-555-00-99**

[callcentre@kamaz.org](mailto:callcentre@kamaz.org)

[www.kamaz.ru](http://www.kamaz.ru)

РЕКЛАМА