



ОДНОГО ПОЛЯ ЯГОДЫ

ГАЗ «ЕРМАК» > ПОЛНАЯ МАССА: 3500–6000 КГ > НАЧАЛО ПРОДАЖ: ОРИЕНТИРОВОЧНО 2013–2014 ГГ. > ЦЕНА: НЕ ОПРЕДЕЛЕНА

С СОВРЕМЕННОГО СЕЛЬСКОГО ГРУЗОВИКА СПРОС ОСОБЫЙ! ОН ДОЛЖЕН БЫТЬ КАК МИНИМУМ ПРОЧНЕЕ, ВЫНОСЛИВЕЕ И ПРОХОДИМЕЕ СВОЕГО ГОРОДСКОГО АНАЛОГА, ОДНОВРЕМЕННО НЕ УСТУПАЯ ЕМУ НИ ПО КАКИМ ДРУГИМ ПАРАМЕТРАМ. С ЦЕЛЬЮ ПОКАЗАТЬ, ЧТО АВТОМОБИЛИ «ЕРМАК» ВЫШЛИ ИМЕННО ТАКИМИ, ГРУППА ГАЗ ВЫСТАВИЛА НА ТЕСТ-ДРАЙВ СРАЗУ ТРИ ИХ ОПЫТНЫХ ОБРАЗЦА. ЕСТЕСТВЕННО, ИСПЫТАНИЯ РЕШЕНО БЫЛО ПРОВОДИТЬ В РЕАЛЬНЫХ, ТО ЕСТЬ В ПОЛЕВЫХ УСЛОВИЯХ. **КОНСТАНТИН ЗАКУРДАЕВ, ФОТО АВТОРА**

ОДИН НА ТРОИХ

На первый взгляд три, подготовленных для тест-драйва «Ермака» выглядели одинаково: короткий «тупоносый» капот, рельефные передние крылья со стандартными круглыми фарами от «газона», массивный бам-

пер и заимствованная у «Валдая» кабина. Но при более детальном рассмотрении не заметить существенных различий между этими автомобилями было просто нельзя.

Полная масса самого маленького «Ермака» с кабиной белого

цвета составляла 3,5 т. Его оборудовали небольшим бортовым кузовом, перед которым разместили кран-манипулятор грузоподъемностью 900 кг. В моторном отсеке — дизель Cummins рабочим объемом 2,8 л, который уже



второй год с успехом применяют на «Газелях».

Второй «Ермак» с синей кабиной и цистерной для пищевых жидкостей оказался более тяжелой модификацией: его допустимую полную массу довели до 6 тонн и, как следствие, оснастили более мощным 3,8-литровым Cummins — такой двигатель сегодня ставят на «Валдай». А в дальнейшем появится модификация и с перспективным дизелем ЯМЗ-534 мощностью 136 л. с.

Третий из тестируемых «Ермаков» с кабиной темно-красного цвета тоже был 6-тонным, но с разгружаемым на три стороны самосвальным кузовом, а главное — с подключаемым передним мостом. За счет установки увеличенных на два дюйма колес немного вырос его дорожный просвет.

И тем не менее, несмотря на существенные различия, вся троица — одного поля ягоды. Эти автомобили значительно унифицированы и разработаны с учетом преимущественного использования на селе. Конструкторы, опираясь главным образом на уже освоенную в производстве агрегатную



1. Три первых «Ермака» выкрасили в цвета российского триколора.
2. Заднеприводной «Ермак» полной массой 6 тонн в роли молоковоза. За счет внушительного клиренса и односкатных колес автомобиль уверенно идет даже по разбитой грунтовке.
3. Вид снизу на полноприводной «Ермак».

базу, постарались сделать их как можно выносливей и проходимей. По словам начальника управления продуктового планирования дивизиона «Легкие коммерческие и легковые автомобили» Группы ГАЗ Олега Медведева, любой из «Ермаков» обладает куда большим запасом прочности в сравнении с обычными грузовиками. Например, модель полной массой 3,5 т, будучи в весовой категории «Газели», получила лонжероны рамы, подвеску, тормозные механизмы и мосты от «Валдая», полная масса которого более чем в два раза выше!

А проходимость удалось поднять целым комплексом мер, включая увеличенный ход подвески, повышенный клиренс, оптимальную развесовку по осям, полностью односкатную ошиновку колес и шины с развитыми грунтозацепами. Кроме того, все семейство в обязательном порядке комплектуют коробкой отбора мощности и пневматической тормозной системой (на «газонах» сейчас применяется гидравлический привод тормозов).

Разработчики ставили перед собой и еще одну довольно важную по меркам сегодняшнего дня задачу: сделать «Ермак» по комфорту не уступающим городским грузовикам. Для этого и была применена кабина от «Валдая»: в сравнении с кабиной ГАЗ-3307/3308/3309 она просторнее, удобнее, лучше вентилируется и рассчитана не на двух, а на трех человек. Кроме того, рычаг коробки передач перенесен с пола в нижнюю часть панели приборов, да и переключается КП производства ZF без каких-либо усилий.

И тем не менее главное достоинство сельской машины — ее дорожные, а точнее, внедорожные



возможности. Их-то нам и было предложено оценить.

ДОРОГА В ПОЛЕ

Годом раньше в тех же полях Группа ГАЗ проводила тест-драйв Урал-432065 — нового двухосного грузовика-внедорожника полной массой 12 т, специально разработанного для сельской эксплуатации: до сих пор от той поездки в памяти сохранилось ощущение сильной болтанки в установленной перед двигателем кабине. А вот у «Ермака» компоновка классическая: кабина находится в пределах колесной базы, благодаря чему при движении по пашне, рытвинам, кочкам или канавам в ней если и потряхивает, то не так сильно. Конечно, капот «отъел» какую-то часть монтажной длины рамы, но в плавности хода машина, безусловно, выиграла.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колесная формула	4x2	4x2	4x4
Тип кузова	бортовой, с КМУ гр. 900 кг	цистерна емкостью 2000 л	самосвальный
Снаряженная масса, кг	2775	3300	3775
Полная масса, кг	3500	5600	6000
Габариты (длина/ширина/высота), мм	5290x2165x2375	5770x2165x2375	5870x2160x2435
Колесная база, мм	2900	3310	3310
Дорожный просвет, мм	200	200	210
Грузоподъемность, кг	500	2075	2000
Двигатель:			
модель	Cummins ISF2.8	Cummins ISF3.8	
тип	дизельный, рядный, 4-цилиндровый, с турбонаддувом		
рабочий объем, см ³	2,8	3,8	
мощность, л.с. при мин ⁻¹	120	152	
крутящий момент, Нм	297	491	
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая		
Подвеска	рессорная		
Тормоза	дисковые	барабанные	барабанные
Размер шин (передние+задние)	9,5R17,5		6,75R19,5

1. «Ермак» в модификации полной массой 3,5 тонны.
2. На приборной панели установлены спутниковый навигатор и электронное весовое устройство, позволяющее замерять загрузку кузова. Снизу — джойстик управления КП.





2

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ



УДОБНО. Передний мост и понижающий ряд «раздатки» у полноприводника включаются кнопками на панели приборов.



ЭФФЕКТИВНО. Рисунок протектора шин «Ермака» позволяет ему уверенно двигаться как по грунтовке, так и по асфальту.

То, что белый автомобиль оказался едва ли не вполтину легче двух других, очень хорошо чувствовалось: чуть выжимаешь педаль газа, и 3,5-тонный «Ермак» резво набирает ход. На нем можно лихо прохватить по грунтовке — только пыль столбом, да и вопреки распаханного поля машина проскочила, будто и не заметила: вот что значит малая снаряженная масса плюс большие колеса с грамотно подобранным рисунком протектора шин. Кроме того, у маленького «Ермака» колесная база не больше, чем у «Газели», а потому разворачивается он буквально на пяточке.

Два других автомобиля семейства крупнее и степеннее. Динамика здесь, конечно, уже не та, но по проселку оба идут все равно очень неплохо. Конечно, на сколько-нибудь серьезное бездорожье на заднеприводной машине лучше не соваться — для этого есть модификация с колесной формулой 4x4. Сколько ни гоняли такой полноприводник по паш-

не и снегу, ни разу не спасовал. Да и на обледеневшем подъеме он сумел тронуться только тогда, когда был подключен передний ведущий мост. Причем переключение ступеней раздаточной коробки и подключение переднего моста выполняются с помощью двух расположенных на приборной панели кнопок. Пользоваться ими куда удобнее, чем предназначенными для тех же целей рычагами у оборудованного аналогичной «раздаткой» внедорожника «Садко», на которые в некоторых случаях приходится налегать всем своим весом.

Одним словом, испытания показали, что у Группы ГАЗ появилось семейство очень интересных, при этом уникальных на рынке грузовиков, которые наверняка устроят сельчан по своим техническим и эксплуатационным характеристикам. Теперь главная задача — сделать так, чтобы, будучи запущенными в серию, эти автомобили оказались конкурентоспособными по надежности, долговечности и цене. 🚗

ОЛЕГ МЕДВЕДЕВ НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ ПРОДУКТОВОГО ПЛАНИРОВАНИЯ

— В конструкции автомобилей семейства «Ермак» мы постарались как можно шире использовать комплектующие, применяемые на серийно выпускаемых заводом моделях: «Валдае», «Газели» и «Садко». Это позволит быстрее и с меньшими затратами поставить новинки на конвейер, повысит ремонтпригодность и доступность запасных частей. Пойдет и обратный процесс: часть конструкторских решений, впервые примененных на автомобилях «Ермак», таких как джойстик вместо обычного рычага КП, сервопривод механизмов подключения переднего моста и понижающего ряда трансмиссии вместо напольных рычагов, в перспективе будут адаптированы и для ныне выпускаемых заводом грузовиков. А в конечном итоге все производимые ГАЗом коммерческие автомобили — городские, сельские, внедорожные — получат унифицированные, отличающиеся лишь передней частью новые современные кабины, что позволит снизить затраты и повысит технологичность.



ТЕНГИЗИ ДЗОЦЕНИДЗЕ ЗАВЕДУЮЩИЙ ЛАБОРАТОРИЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННОГО НАЗНАЧЕНИЯ МГАУ ИМ. ГОРЯЧКИНА, Д.Т.Н., ПРОФЕССОР

— То, что сделала Группа ГАЗ, с помощью специалистов МГАУ и ВИМ разработав в 2010 году сельскохозяйственный Урал-432065, а в 2011 году расширив линейку машин для села семейством автомобилей «Ермак», — настоящий прорыв. Ничего подобного в отечественном автомобилестроении не происходило как минимум последние двадцать лет, да и до этого тоже. Я еще застал советские времена, когда в автомобильной отрасли на воплощение идей конструкторов во что-то конкретное уходили десятилетия. А в случае с «Уралом» и «Ермаком» между созданием первых чертежей и изготовлением опытных образцов прошло меньше полутора лет.

Нужно понимать, что новые «Уралы» и «Ермаки» — это лишь базовые шасси, на основе которых в ближайшие два года необходимо создать семейство модификаций с технологическими надстройками, приспособленных к работе в одной цепочке с машинами и агрегатами сельскохозяйственного назначения. Аналогов таких транспортных средств ни в стране, ни за рубежом нет. А те, что можно приспособить к решению схожих задач, не отличаются доступной ценой, быстрой окупаемостью и, как следствие, эффективностью.

