

Лесной красавец

Павел Гаманьков, фото автора

В свое время этот КраЗ-255 был «уставшим» лесовозом 1990 года выпуска без манипулятора. На тот момент, когда грузовик за копейки был приобретен умельцем из белорусского города Орша, машина не представляла из себя ничего ценного и находилась в нерабочем состоянии. Но прошло несколько лет, и старенький украинский грузовик получил вторую жизнь.



Внешний вид машины претерпел некоторые изменения: установлены дуги безопасности, противотуманные фары, противоподкатная передняя решетка от «Урала». Казалось бы, не самое главное для «рабочей лошадки», зато сколько эстетического удовольствия. Причем дуги применены не только для внешней красоты, но имеют и функциональное назначение. В рабочем лесовозе нет места для запасного колеса. На платформу его не положишь – «запаска» будет мешать погрузке леса. Для решения проблемы на крыше КраЗа между дугами безопасности сделана ниша, в которой можно надежно закрепить не одно, а сразу два запасных колеса. Неплохо придумано, вот только удастся ли

их туда «доставить», а уж тем более снять в дороге одному водителю, пусть даже с помощью манипулятора?

Этим назначение дуг не исчерпывается. Хозяин грузовика предусмотрительно разместил в передних стойках посадочные гнезда, через которые можно будет пустить отработавшие газы силового агрегата наверх, когда сгниет родная выхлопная труба.

Раскраска КраЗа – тема отдельного разговора. Причем именно раскраска. Во время подбора цвета кузова для восстановленного грузовика на глаза нашему «Левше» попался детский альбом картинок с грузовыми автомобилями для раскраски, где было предложено несколько вариантов

расцветки. Именно тогда было принято решение не просто «вымазать» автомобиль в серо-зеленый цвет, а попытаться максимально приблизить внешний вид КраЗа к оригиналу на картинке. Вплоть до того, что хозяин специально заказал табличку «ROAD TRAIN», один в один совпадающую с прототипом. А для того чтобы весь рисунок поместился на борту украинского грузовика, над кабиной были установлены треугольники из жести, на которых удалось завершить линии рисунка. Вот так обычный лесовоз превратился в дальнбойный ROAD TRAIN.

Манипулятор собран руками хозяина практически «по винтику». Гидроцилиндры опор позаимствованы с экскаватора ЮМЗ. И если



в заводском КраЗе с манипулятором опоры выставляются по бокам вручную, то в модернизированном грузовике установлены гидроцилиндры выдвижения опор, взятые с зернового шнека комбайна «Дон-1500». Учитывая, что манипулятор не оборудован датчиком давления в гидравлической системе, хозяин установил клапан сброса давления. Если давление избыточное, то пружина клапана проседает, и масло уходит в расширительный бак. Этот узел тоже взят с комбайна «Дон-1500». Вот это я понимаю – унификация по всем фронтам! Видимо, так и должна была выглядеть советская техника в оригинале. Но почему-то дипломированным конструкторам заводов даже и в голову не приходило механизировать труд пролетария. Мол, что «нашему» человеку трудно опоры руками вытащить?

В баке автомобиля установлена свеча подогрева топлива. Такую же свечу ставят на предпусковые подогреватели военных модификаций

КАМАЗ-4310. К тому же, по словам хозяина-умельца, трубка слива теплой «обратки» расположена в КраЗе непосредственно над трубкой забора топлива. Теплая «обратка» не дает перемерзнуть солярке в трубке подачи.

СОВЕТСКОЕ – ЗНАЧИТ ОТЛИЧНОЕ

Оценив внешний вид автомобиля и поняв, как тщательно подошел владелец к вопросу ремонта, я был поражен, когда попал в кабину КраЗа. Но забраться туда нелегко. Нижняя ступенька находится практически на уровне пояса. Поэтому, чтобы попасть в кабину, приходится цепляться за дверь и тянуть себя на подножку. С таким успехом дверь КраЗа может превратиться в расходный узел с плановой заменой каждые две недели. Но мы не об этом. В кабине грузовика просто приятно находиться. Причем переоборудование не проводилось, практически все «родное». Разве что у ног пассажиров – дополнительная

печка, заимствованная с «уазика». Кроме этого установлен рычаг стояночного тормоза с легковой иномарки, используемый для привода гидронасоса манипулятора.

Поражает идеальный порядок: ни одной песчинки на полу или сиденьях, панель приборов специально покрашена в светло-зеленый цвет. По словам владельца, цвет панели КраЗа идентичен цвету панели боевого самолета, где приятная окраска применяется для отдыха глаз пилота. Но это в самолете, а вот отдыхать за рулем КраЗа – это, конечно, надо уметь! Кругом одно железо, а кабина деревянная, звукоизоляции нет. Как люди вообще на нем работали, не говоря уж об отдыхе?! По совокупности ощущений такую технику действительно можно сравнить с боевым самолетом.

В КраЗе благодаря дополнительной печке достаточно тепло, запотевшие стекла оттаивают, как в легковом автомобиле. «Дворники» с архаичским пневмоприводом прекрасно чистят стекло. Все приборы работают, что удивительно для нашей техники возрастом почти 20 лет.

Еще один момент, свидетельствующий о скрупулезности подхода к переоборудованию грузовика, – это установка «противотуманок». Учитывая, что по действующим Правилам дорожного движения запрещено использование противотуманных фар без включения ближнего света, в кабине установлено реле блокировки, не позволяющее использовать «противотуманки» без ближнего света. Но суть даже не в них – оцените сам подход к делу.

БРОНЯ КРЕПКА. А ТАНКИ БЫСТРЫ?

Ладно, внешний вид оценили, за состояние салона кабины отдельный респект владельцу. А как ведет себя этот «танк» в бою? Пора бы и прокатиться. Осваиваюсь на водительском месте, разбираюсь со схемой переключения передач. Впечатляют огромные педали с огромным раз-



В кабине машины 1990 года выпуска «царствует» голое железо



«Против течения» расположен самодельный рычаг включения насоса манипулятора



достаточно просто, а ведь в обычном КраЗе «с завода», скорее всего, и нужную скорость включить – целая проблема.

В общем, к мотору претензии есть. Свою основную функцию он выполняет, запряги в него хоть еще три прицепа, на «понижайке» машина поедет. Вот только включения следующей передачи ждать очень долго. Слишком уж медлителен КраЗ.

Но разогнать по прямой такую махину – это одно, а вот маневрировать на узкой скользкой проселочной дороге – совсем другое. Вот где становится действительно страшно. Особенно если поворот на 90°, дорога раскатана, со всех сторон канавы. При некоторых маневрах я не вписывался, приходилось сдавать назад и заходить по большей дуге. Угол поворота колес у КраЗа очень маленький. На деле ведь это совсем не Road Train, а специальный автомобиль, которому по условиям эксплуатации необходимо ежедневно крутиться на лесных делянках или песчаных карьерах. Вот вам на яву все «плюсы» советской техники с заботой о быте трудящихся. Мотор «мертвый», радиус поворота огромный!!! Добро пожаловать в лес...

бочим ходом, явно рассчитанные на управление автомобилем в огромных кирзовых сапогах. Тонкий пластмассовый руль имеет такие же внушительные размеры. Высокая посадка, после которой понимаешь, что больших высот ты еще не брал. А при работе ярославского двигателя на холостых оборотах можно слышать чуть ли не каждый такт работы силового агрегата. Настолько все медленно, чинно и мощно. А лошадиных сил-то кот наплакал – всего 240.

На удивление легко включаю II передачу, нажимаю на педаль газа, и «танк» медленно набирает скорость: тяговитый силовой агрегат ЯМЗ-238 не дает поводов усомниться, что он с легкостью потянет по бездорожью не только груженую машину, но еще и прицеп. Правда, передачи слишком короткие, поэтому, чтобы разогнаться до 40 км/ч, необходимо добраться до V передачи. Но это и понятно: в таких грузовиках скоростные характеристики практически не важны, главное – тяговитость мотора.

Как ни крути, а для такого лесовоза мощности двигателя в 240 л.с. явно недостаточно. Но эту проблему конструкторы решили «по-советски»: раз другого мотора нет, проще сделать трансмиссию с большими передаточными числами. Поэтому тяги силовому агрегату хватает, а вот с разгоном проблема – КраЗ-255 еле-еле тянется. Хорошо, что грузовик досмотрен, передачи включаются



С маневренностью ничего не поделаешь – «спасибо» полному приводу – она стала жертвой повышенной проходимости. Хорошо, что КраЗ в идеальном состоянии и гидроусилитель руля работает отлично, а то никакого бы здоровья не хватило для управления автомобилем. Габариты – отдельный разговор. Перед тобой почти два метра капота, машина широкая, а в стареньких зеркалах практически ничего не видно. Поэтому управлять грузовиком в городе очень сложно. При въезде в населенный пункт в голове только одна мысль: кто не спрятался, я не виноват. Для того чтобы пропустить встречные автомобили, я почти останавливался, но это еще полбеды. «Встречников» хоть как-то можно почувствовать, а объехать припаркованный возле обочины автомобиль – большая проблема. Для того чтобы «почувствовать» правый борт КраЗа, нужен большой опыт управления именно этим автомобилем.

Привыкать пришлось и к своенравным тормозам КраЗа-255. Автомобиль с прицепом рассчитан на перевозку 35 кубометров леса. Поэтому тормоза КраЗа слишком мощные для остановки пустого грузовика на снегу. Если нажать на педаль чуть резче, чем положено, колеса КраЗа моментально блокируются, машину начинает «кренить». Так что тормозить приходилось очень аккуратно, мелкими и частыми нажатиями, имитируя ABS.

О подвеске писать нечего. Как вы думаете, какая должна быть подвеска у груженого полноприводного лесовоза? Естественно, жесткая до безобразия. Единственное, что спасает, – это подрессоренное сиденье водителя, значительно более мягкое, чем, например, в МАЗе. При проектировании никто и не думал о плавности хода. Главное,



240-сильный ярославский мотор слабоват для такой махины



Для подогрева топлива в баке применена свеча накала от предпускового подогревателя КамАЗа

чтобы рессоры груз «несли» и не лопались, а остальное – опилки.

КАЧЕСТВО ОТЕЧЕСТВЕННОЙ МАNUФАКТУРЫ

Все время, пока я катался на КраЗе-255, мне не давала покоя мысль: вот так должна была выглядеть советская техника! Хотя бы так. Да, в кабине шумно, машина еле набирает скорость, угол поворота колес слишком маленький, но все узлы работают нормально, а качество сборки не вызывает сомнений. И самое главное – КраЗ оставляет ощущение надежного грузовика. Но для этого понадобилось несколько лет кропотливого труда нынешнего владельца автомобиля. Поэтому им, водителям советских грузовиков, поем мы песню! Вот это были люди! Вот это были машины!

