



Работа на «корзину»

Максим Шелепенков, фото «Автополигон НАМИ» и ХК «АвтоКрАЗ»

Самосвал в составе автопоезда более производителен, чем одиночный. Это утверждение мало кто возьмется оспаривать. К тому же на некоторых видах работ, например при строительстве автодорог, более удобны самосвалы с боковой разгрузкой. Им не нужно совершать лишних маневров, чтобы освободиться от груза. Эти и многие другие факторы постоянно подталкивали Минавтопром к освоению серийного выпуска самосвальных автопоездов на базе КрАЗов.



В реальности потребность в строительных самосвальных автопоездах КрАЗ даже в масштабах всей страны измерялась сотнями штук, в то время как Кременчугский автозавод выпускал десятки тысяч грузовиков в год. На этом фоне освоение малотиражных модификаций лишь обременяло автозавод, отвлекая производственные мощности и людей, и в конечном счете сбивало ритм главного конвейера.

Неудивительно, что при таком отношении все проекты КЭО КрАЗ по самосвалам с боковой разгрузкой рано или поздно отправлялись в «корзину». Так было в 1961–1962 гг. с КрАЗ-254 и в 1964–1965 гг. с КрАЗ-254Б. О следующей попытке уже не рапортовали в прессе, и она осталась малоизвестной. Разработка самосвальных автопоездов в составе тягача КрАЗ-6435 с трехсторонней разгрузкой платформы и двухосного прицепа КрАЗ-8570 с двухсторонней разгрузкой начата в 1974 году. В следующем году построили три опытных образца автопоезда.

Экспериментальные самосвалы немного различались по конструкции друг от друга. Опытный автомобиль КрАЗ-36435 имел проходные мосты от автомобиля КрАЗ-251 и автоматическую систему запираания бортов платформы.

Кабина с оперением была заимствована от опытного армейского КрАЗ-260А, закончившего к этому времени испытания.

Два его собрата с обозначением КрАЗ-236435 были оснащены трансмиссией проходного типа, но конструкцию ведущих мостов имели иную. Ее разработали для автомобилей в НАМИ в сотрудничестве с КЭО автозавода. Все машины оборудовали перспективным турбонаддувным двигателем ЯМЗ-238Н мощностью 300 л.с., коробкой передач ЯМЗ-238Б и двухдисковым сцеплением ЯМЗ-238Н. Блокировка бортов на этих машинах была механическая, а кабины новыми.

Глушитель в системе выпуска отработавших газов первоначально отсутствовал. Считалось, что на наддувных двигателях турбокомпрессор позволяет глушить шум выхлопа. Но, как показал опыт, от глушителя отказались слишком рано.

К испытаниям самосвальных автопоездов приступили в 1976 году. Образец КрАЗ-36436-8470 сразу отправили на полигон НАМИ в Дмитров, а остальные сначала проходили дорожные испытания

Техническая характеристика самосвального автопоезда КрАЗ-6435-8570

Грузоподъемность, кг	26 300
Снаряженная масса, кг	17 200
Полная масса, кг	43 500
Максимальная скорость, км/ч	87
Контрольный расход топлива, л/100 км, при скорости 40 км/ч	39,7



в окрестностях Кременчуга, а эксплуатационные испытания – в дорожно-ремонтных организациях Кременчуга и в Ивантеевском производственном объединении автомобильного транспорта Московской области. Кроме того, самосвалы трудились и на уборке урожая в Полтавской области.

После два различных экземпляра старательно «протрясли» на булыжном кольце автополигона для восполнения запланированного пробега до 15 тыс. км по ускоренной методике.

Наибольшие нарекания во время испытаний вызвала самосвальная платформа. Нижняя створка бокового борта, созданная для предотвращения просыпания гру-

за под колеса тягача и прицепа, не справлялась со своим назначением. Из-за просыпания автопоезд иногда не мог стронуться с места даже с заблокированным межмостовым дифференциалом. Кроме того, в щель между бортом и нижней створкой бортов постоянно попадал щебень и другой груз, мешая закрытию бортов. Идея разделения бортов на две створки не оправдала себя.

К тому же лабораторно-дорожные испытания показали, что реальная снаряженная масса автопоездов превышает объявленную в ТУ на 2160 кг, из-за чего автопоезд превысил допустимые ГОСТом нагрузки на оси. Но в целом машина получила одобрительные

отзывы, в том числе от испытательной комиссии.

По результатам доработок в 1978 году было построено еще два опытных образца автопоезда КрАЗ-336435-38570. У них была новая конструкция бортов с верхней навеской, к тому же разделенной на две секции с каждой стороны. Машина получила унифицированное шасси с самосвалом КрАЗ-6505. В начале 1979 года начались их испытания, но они не были закончены. Автозавод потихоньку свернул работы, а в Министерстве сделали вид, что этого не заметили. Проблем с освоением и финансированием производства еще одной модели не хотелось никому. А вся проделанная работа отправилась «в корзину». 

