



Константин ЗАКУРДАЕВ

Еще пять лет назад КрАЗ-7Э6316, едва ли не чудом найденный в окрестностях Кременчугского автозавода, по сути представлял собой грудку ржавого металлолома. Но сегодня полностью восстановленный, он стал жемчужиной заводской исторической коллекции. Ведь этот четырехосный грузовик повышенной проходимости, созданный по теме «Открытие», в 80-х годах минувшего века считался одной из наиболее многообещающих разработок советского автопрома!



САМЫЙ СЕКРЕТНЫЙ КрАЗ

Начало истории

Тщательно отреставрированный КрАЗ-7Э6316, на котором мне довелось поехать по заводскому полигону около полутора лет назад, совершенно не производит впечатление опытного образца: каждая его деталь сделана основательно и очень добротно! Ведь работы над этим четырехосным полноприводником были прекращены в фатальном для Советского Союза 1991 году на стадии, когда до серийного производства модели, казалось, рукой подать. Однако, пройдя через множество модернизаций и изнурительные испытания, перспективный кременчугский внедорожник на полтора десятка лет фактически канул в небытие. А ведь история его разработки имела очень многообещающее начало!

В 1976 году вышло совместное постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР о начале работ по созданию на Кременчугском автозаводе семейства тяжелых внедорожных автомобилей. Тема получила название «Открытие». Дело в том, что воен-

ные, недовольные дороговизной гусеничных шасси, решили перенести установку части вооружения на многоосные автомобили, стоимость которых была в разы ниже. И если за основу для создававшегося в рамках данной темы трехосного внедорожника грузоподъемностью 10 т заводские специалисты решили взять осваивавшийся в то время в серийном производстве капотный КрАЗ-260, то рассчитанную на перевозку 15 т груза четырехосную модель пришлось создавать, что называется, с чистого листа, включая двигатель, трансмиссию и кабину. Причем альтернативы бескапотной компоновке в данном случае попросту не было.

К автомобилям перспективного семейства военные выдвинули очень серьезные требования. Например, кабины создаваемых внедорожников с одинаковым успехом должны были защищать экипаж от огня стрелкового оружия и от ударной волны и излучения ядерного взрыва. Кроме того, от двигателя четырехосной модели требовалась мощность не менее 420 л.с., но автомобильных

силовых агрегатов с подобными характеристиками в то время в стране никто серийно не выпускал! И тем не менее в 1984 году первый разработанный в рамках темы «Открытие» опытный образец с колесной формулой 8x8 был построен. Он получил название КрАЗ-Э6316.

Четырехосный полноприводный грузовик оснастили дизелем ЯМЗ-8425 мощностью 360 л.с. — таким же, как у трехосной модели перспективного семейства. Его кабину решено было установить над двигателем. Выступавший в салон широкий кожух моторного отсека требовал приподнять ее как можно выше, но тогда КрАЗ-Э6316 не вписывался в европейский железнодорожный габарит. Поэтому конструкторы решили сместить кабину немного вбок от продольной оси, увеличив пространство для ног водителя при сохранении на прежнем уровне общей высоты автомобиля. Из-за унификации такую же смещенную кабину получила и гражданская версия, КрАЗ-Э6305, с колесной формулой 8x4, хотя сама по себе она была ниже и для нее подобное решение выглядело излишним. Одним словом, расположенная над двигателем, кабина усложняла компоновку, и тогда конструкторы сдвинули ее вперед, установив не над моторным отсеком, а перед ним. Такое решение делало шасси заводом ниже и было рациональнее с точки зрения монтажа различных спецкузовов.

Первый четырехосник подобной компоновки, получивший обозначение КрАЗ-3Э6316, появился в том же 1984 году, причем он получил не оригинальную кабину, а слегка доработанную от КрАЗ-260. Практически одновременно с ним построили и КрАЗ-4Э6316, отличавшийся балансирной передней подвеской вместо разнесенных рессор. Все три опытных четырехосных внедорожника были допущены к испытаниям, но военные, которых смущала не соответствующая техзаданию мощность применявшихся дизелей, результатами остались неудовлетворены. Был выявлен и ряд других недостатков, которые заводу было предложено устранить.

Окончательный облик

Государственные испытания созданных по теме «Открытие» автомобилей возобновились в 1987 году. Из четырехосников на них были представлены КрАЗ-5Э6316 с кабиной над двигателем и КрАЗ-6Э6316 с кабиной, установленной перед ним. Оба выжили 420 л.с., и оснажены имитаторами скрото того бронирования. Кстати, именно тогда на кабине КрАЗ-6Э6316 появились надписи «Сибирь» и «Турбо», хотя ни турбонаддува, ни какого-либо официального названия ни у одной из входящих в семейство моделей не было. Испытания длились недолго и завершились досрочно: требования военных к автомобилям, разрабатываемым по теме «Открытие», за время их модернизации еще более ужесточились и заводу было предложено вновь заняться внесением доработок. Так в 1988 году появился последний представитель серии опытных четырехосных внедорожников — КрАЗ-7Э6316, тот самый, что был восстановлен в 2008 году.

На этом автомобиле специалисты завода окончательно справились с проблемой недостаточного охлаждения двигателя, установив радиатор над моторным отсеком. Он был значительно больше прежнего и состоял из пяти взаимозаменяемых секций, охлаждаемых вентилятором, приводившимся в движение с помощью гидропривода.

Кстати, эта оригинальная система охлаждения — единственное, что не удалось восстановить в ходе реставрации машины по причине полной утраты. То есть по конструкции отреставрированный КрАЗ-7Э6316 оказался гораздо ближе к КрАЗ-6Э6316. Однако данный факт несколько не умаляет ценности автомобиля. Более того, можно с уверенностью утверждать, что на сегодняшний день этот кременчугский четырехосник — один из самых интересных и впечатляющих исторических экземпляров среди всех раритетных грузовиков, которые сохранились в музейных коллекциях автозаводов, когда-то составлявших основу автомобильной промышленности СССР.



- 1 Последние версии четырехосных КрАЗов получили оригинальную кабину, установленную перед двигателем. В их конструкции использовалась передняя разнесенная подвеска и новые для того времени внедорожные шины ИД-370.
- 2 КрАЗ-5Э6316 с кабиной над двигателем во время зимних испытаний на проходимость.
- 3 Восстановленный КрАЗ-7Э6316 и сегодня смотрится современно.
- 4