

Илья Микулин

НЕСКЛАДНЫЙ КРЕМЕНЧУТСКИЙ БОГАТЫРЬ

Среди множества советских грузовиков одним из наиболее интересных по новизне и актуальности является промышленный грузовик КрАЗ-257 и его семейство, серийно выпускавшееся с 1965 до 1986 годы Кременчугским автомобильным заводом по требованию Министерства обороны СССР. Его появление предопределялось началом выпуска в СССР новых 4-тактных дизельных моторов Ярославского моторного завода. Новые веяния в двигателестроении, дизайне кабин и системах гидравлики обеспечили этим простоватым богатырям уникальные характеристики проходимости и выносливости по самым сложным дорожным условиям.

Сама по себе работа над 257-й серией началась мартовским Постановлением СМ СССР 1965 года с целью модернизации устаревших грузовиков 219-й серии, а также конкуренции немецким, чешским и татарским грузовикам нового вида. В конце 50-х годов у советских водителей не было выбора. По дорогам СССР ездили 7-тонные МАЗ-205, 10-тонные ЯАЗ-210Е и КрАЗ-222, 3-тонные ГАЗ-93 и ЗиЛ-ММЗ-585. Требовались новые технические решения, должны были дать грузовикам новые возможности, понизить их себестоимость, повысить ходовые характеристики и грузоподъемность.

Начнем с того, что в 1963 году на конвейер встал 240-сильный чугунный верхнеклапанный 8-цилиндровый V-образный дизель ЯМЗ-238Д рабочим объемом 10,65 литров с крутящим моментом 2200 Нм. Двигатель обеспечивал высокую тягу до 10-12 тс при очень низких – до 2000...2400 – оборотах в минуту. Важным его недостатком являлась довольно большая масса – более 1200 кг, но это нивелировалось довольно большой удельной мощностью – выше 22...26 л.с./т.

Под этот силовой агрегат в марте 1965 года была запущена на испытания модель бортового грузовика КрАЗ-219БА, она прошла испытания и с доработками была принята в производ-

ство под индексом КрАЗ-257. У грузовика усилили раму, ввели пневматический усилитель руля от МАЗ-500А, двухконтурный раздельный привод тормозов на модели КрАЗ-257Б1, индивидуальную подвеску на 8-листовых рессорах и амортизаторах. От старого грузовика перешла по наследству дерево-металлическая кабина, амортизированные сиденья, откидное лобовое стекло. Из внешних отличий – накладные короба с фарами и указателями поворотов и более зализанные обводы крыльев, из внутренних – более эргономичное размещение внутренних органов, вешалка и подголовник на кресле водителя.

КрАЗ-257 разогнался до 75 км/ч, мог ездить по дорогам 1...5 категории, работать на косогах и подъемах до 250, преодолевать броды до 1,2-1,5 м, выдерживал перепады температур в пределах 500С. Расходоавал автомобиль до 40 литров на каждые 100 км, а 165-литровый бак обеспечивал запас хода до 600-700 км. Грузоподъемность базового варианта составляла 12000 кг, масса прицепа – до 15000 кг, масса буксируемой техники – до 65000 кг.

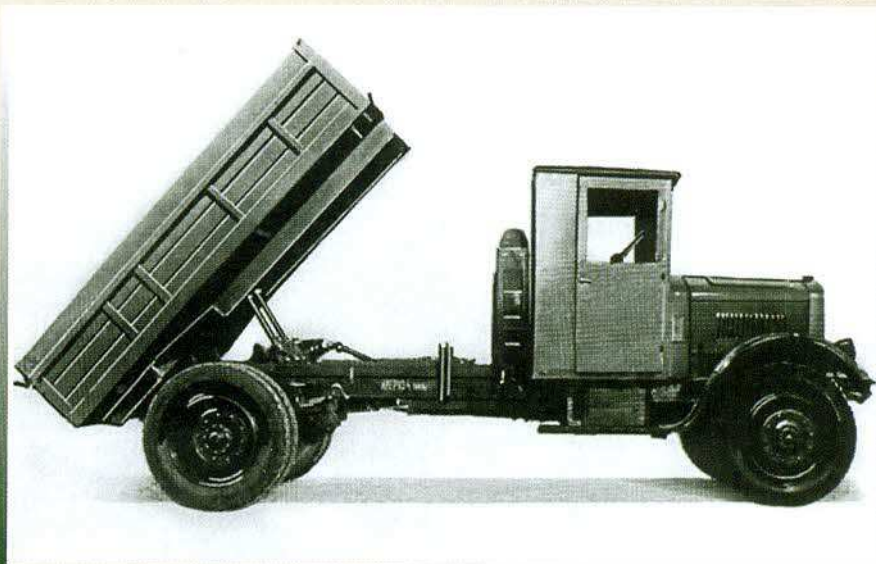
В гамму вошли несколько унифицированных автомобилей: 11-тонные 6-кубовые самосвалы КрАЗ-256Б1 с ковшовым кузовом, седельные тягачи КрАЗ-258Б1 с нагрузкой на седло до 27-32 тонн, гидрофицированные шасси КрАЗ-257К и К1 для установки специальных надстроек, бортовые 12-тонные грузовики КрАЗ-257Б1, полноприводные 9-тонные автомобили КрАЗ-255Б1. В гамме техники первыми были более востребованные самосвалы и автокраны, работавшие на стойках при освоении северных и азиатских газовых, нефтяных и алмазных месторождений, а также на стройках и карьерах с крупными объемами работ. Автокраны К-162М и КС-4561 с нагрузкой до 16 тонн работали в системе РВСН и на гражданских стройках, гидравлическая 10-тонная модель КС-3571 и 14-тонная модель КС-3575 стали одними из самых распространенных автокранов в СССР, рабо-

тая на гражданских и военных стройках. На базе автомобилей КраЗ 257-й серии выпускали и специфические системы: мастерские МРБД и МШК, аэродромные уборочные машины В-63 и В-63М, пожарные автомобили АЦ-12 и АЦУ-10, аэродромные заправщики ТЗ-22 и ТЗ-24, тягачи катеров БМК-130 понтонного парка.

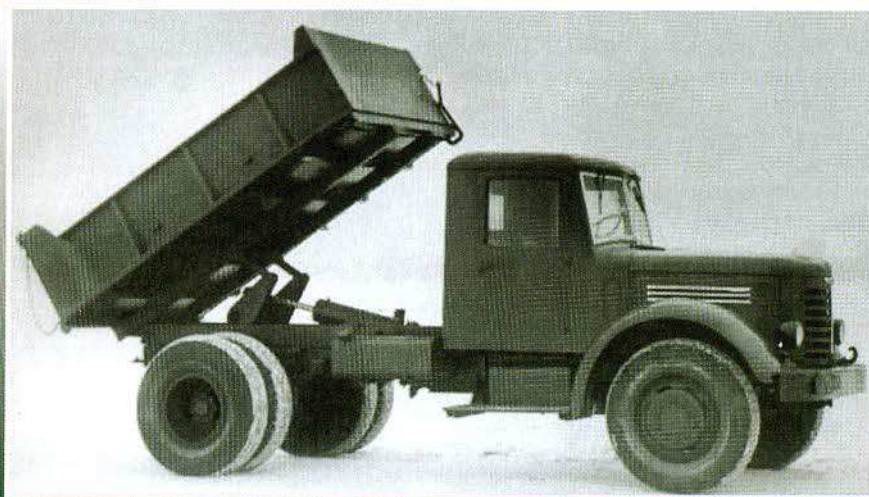
Что можно сказать о семействе КраЗ-257? В СССР они были единственными машинами, способными перевозить грузы массой 10...60 тонн по дорогам и бездорожью. Характерным достоинством всего семейства была низкая себестоимость и высокая технологичность. Автомобиль был приспособлен к эксплуатации в любых дорожных и климатических условиях. С 1970 года в КБ завода велись работы и испытания двух новых исполнений 257-х – тропического с индексом Т и северного с обозначением С. Тропическая версия оснащалась вентилятором, откидными стеклами, тонкими стенками кабины и дополнительной вентиляционной установкой для охлаждения радиатора. Северная же версия была оснащена толстыми стенками кабины, двойными герметичными стеклами, отопителем, 45-литровым баком керосина, подогревателем ПЖД-450 пуска двигателя, системой «Арктика» впрыска жидкости в условиях критических температур и жесткими ребрами решетки радиатора. Машина версии Т работала при температурах выше 40°C, версия С рассчитана на режимы ниже 42...45°C. В таких условиях часто двигатели оставляли включенными до 600-1200 часов непрерывно.

Ругали КраЗ этого семейства за жесткость хода, сложную в ремонте коробку передач с синхронизацией всех верхних ступеней и откидные лобовые окна. В условиях даже средней полосы летом в машине было невыносимо жарко, а стекло откидывать невозможно из-за грязи и пыли, в которой происходила работа. Для обучения обслуживанию пришлось даже выпускать буклеты на нескольких языках. Жесткость же хода машины осталась наследственной характеристикой для всего семейства – до смены модельного ряда 250-м семейством в 1986 году.

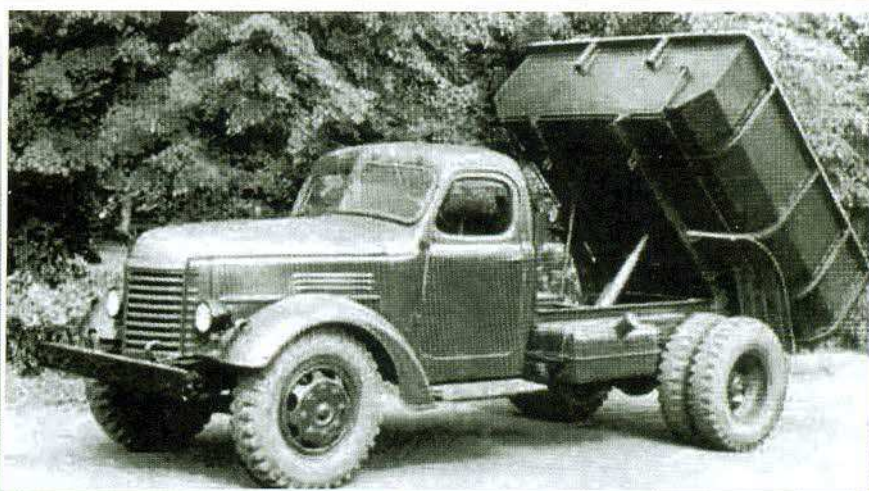
Наиболее известными моделями были полноприводные армейские 9-тонники КраЗ-255Б1 и лесовозы КраЗ-255Л. Их и в хрониках часто показывали, и в книгах упоминали, и даже игрушки делали. Машина была известная, хоть и военная. Самой известной нагрузкой 255-х стали понтонные 60-тонные парки ПМП и ПММ для переброски ракетных соединений через реки и озера любой ширины, а также экскаваторы ЭОВ-4421 Муромского тепловозного завода, имевшие двойное назначение. Кроме них выпускали различное инженерное оборудование, ракетные установки, машины зарядки и буксировки армейских зенитных ракетных комплексов. Но о них позже.



Самосвал ЯС-1 (<http://forum.mr-msk.ru>)



Самосвал ЯАЗ-205 (<http://yar-man.livejournal.com>)



Самосвал ЗИС-585 (<http://www.perevozka.info>)

Интересный факт – обычно семейство грузовиков начинается с бортового автомобиля, а в случае с этим семейством все начиналось с самосвалов. Такая последовательность объясня-

лась высокой востребованностью данной категории автомобилей в условиях постоянного строительства и освоения удаленных месторождений. До появления разнообразных моделей на больших выработках и стройках могли работать только трофейные 7-тонные самосвалы МАН, американские «Рио Интернейшнл» и «Студебеккер», полученные по ленд-лизу. К 50-м годам в автопарках появились ярославские 10-тонные самосвалы ЯАЗ-210Е и минские 7-тонные самосвалы МАЗ-205А.

К 60-м годам в СССР начался очередной этап социалистического строительства. В строй должны были войти гиганты добычи электроэнергии, достраивались заводы. Кроме того, СССР продолжал помогать дружественным странам с крупными стройками: плотины Египта, освоение месторождений Вьетнама, добыча селитры в Венесуэле, металлургический комбинат в Харбине. Для работы на этих объектах потребовались новые виды автомобильной техники с более высокими эксплуатационными характеристиками, грузоподъемностью выше 10...20 тонн и объемом кузова от 6...8 м³. В данном случае впервые в истории отечественного самосвалостроения пришлось разрабатывать автомобиль самостоятельно, без оглядки на современные ему конструкции — начавшаяся «холодная война» сделала невозможным обмен автомобильными технологиями.

Для самосвала модели 256 выбрали отработанный ковшовый 6-кубовый кузов без заднего борта с 8-ю скругленными ребрами жесткости и рычажно-параллелограммным подъемным устройством с двумя гидроцилиндрами. Переработки подверглись передняя стенка и форма ребер, а также привод коробки отбора мощности. В кузов можно было загружать до 12 тонн груза различной плотности, при этом он оставался целым даже при скидывании грузов с 2-метровой высоты. В ходе отработки была также разработана модель самосвала с боковой разгрузкой на две и три стороны, но широкого распространения она не получила.

Элементы рамы, силовая установка и кабина были полностью идентичны всем остальным машинам семейства. Отличием внутренней отделки был рычаг отбора мощности и указатель давления масла в гидросистеме. На некоторых машинах дополнительно установили нижние зеркала заднего вида.

Самосвалы КрАЗ-256 и КрАЗ-256Б1 стали основными тяжеловозами на советских алтайских и сибирских карьерах, на зарубежных и внутренних крупных стройках, а также на разработках первых карьерных месторождений. Поставки производились в 25 стран мира — Венгрию, Румынию, Болгарию, Польшу, страны



Самосвал ЯАЗ-210Е (<http://zabarankoi.ru/blog>)



Самосвал КрАЗ-222 «Днепр» (<http://avto.at.ua>)



Автомобили КрАЗ-255В, перевозящие буксирно-моторные катера БМК-Т, — проверенные помощники для военных

востока — Сирию, Египет, Алжир, Ливию, Афганистан; в Азию — Вьетнам и Китай, Монголию и Корею. Одним из самых интересных был заказ 120 машин для работы на строительстве туннелей под Ла-Маншем в Англии. Несколько КраЗов дооборудовали световыми приборами, перекрасили в красный цвет и... переименовали в БелАЗы. Почему? Неизвестно.

В ходе освоения сибирских и алтайских месторождений выяснилось, что кремнечугские богатыри обладают уникальной для своего класса выносливостью. Ресурс автомобиля обеспечивался до 120 000 км, а ходили самосвалы 160000...200000 км, многие до 330000 км. На зимниках двигатели не выключали, опасаясь не прогреть при низких температурах, что приводило к непрерывной работе в течение 1200...1600 часов.

На базе обычных самосвалов с задней разгрузкой выпускали доработанный самосвальный автопоезд С-234 с одним или двумя прицепами. Все агрегаты поезда собирались на «КраЗе» с использованием его узлов. Автопоезд обеспечивал перевозку 35...40 тонн груза и разгрузку на две боковые стороны. Маршевая скорость — до 65 км/ч.

Как утверждают автомобильные историки, самосвалам 256-й серии усиленно искали альтернативу в течение 18 лет. С 1976 года начался выпуск КамАЗов грузоподъемностью 10 тонн, с 1977 года — МАЗ-503 с кузовом на 7 тонн и МАЗ-504Б на 13 тонн, в СССР поставляли чешские «Татра-138» и «Татра-813», а также немецкие «Магирус-Дойц» с 10-тонным кузовом. Но все равно КраЗ-256 оставался основным 10-тонником советских карьеров. Среди прочих достоинств отмечали надежность, проходимость, грузоподъемность, нагрузку на оси и ресурс — на порядок выше, чем у описанных конкурентов.

Самосвальная продукция была и остается основной в программе завода на Днепре. Разработки новых машин и креативные авторские идеи быстро поглощались сложностью технологии производства, большими трудозатратами и... незаменимостью КраЗ-256-х. С другой стороны, на этапе жесткой экономии и высоких затрат иных категорий вводить в строй новый самосвал — роскошь, которую себе не мог позволить СССР.

В целом, грузовики-самосвалы КраЗ-256Б1 оказали значительное влияние на развитие строительной и автомобильной отрасли в СССР на самом переломном и сложном этапе — создания новых форм промышленности. Их недостатки в излишней жесткости и аскетичности дизайнера, сложность трансмиссии с лихвой компенсировались высокими ходовыми и тяговыми возможностями на всех видах дорог и бездорожья необъятных просторов нашей родины. Именно с этих машин начинается новое поколение советской автомобильной техники, вышедшей уже на равный с Европой уровень, а по проходимости даже опе-



Самосвал КраЗ-256Б (<http://www.bibika.ru>)



Самосвал КраЗ-256Б

режавшей ее. Дальнейшим развитием этого семейства явились грузовики серии КраЗ-250.

По материалам:

1. Кончев Е.Д. Автомобили Советской армии. — М.: Яуза Эксмо, 2011. — 640 с.
2. autokraz.com.ua — официальный сайт ХК «АвтоКраЗ».
3. Гоголев Л.Д., Левский В.К., Сазонов С.В. КраЗ. Люди. Завод. Автомобили. — 2006.
4. AutoModels.com.ua/models_history_306.html — сайт журнала «За рулем».



КрАЗ-219 бортовой



КрАЗ-255 армейский



КрАЗ-257