

# Ciężarówki KrAZ

Yaroslav Oleksyuk

Część II

*Jak większość producentów KrAZ przygotowywał doświadczalne pojazdy, które mimo udanych rozwiązań technicznych nigdy nie trafiły do produkcji. Im poświęcony jest ciąg dalszy opowieści o ukraińskich ciężarówkach.*



Prototyp KrAZ-250 z doświadczalną kabiną Ził (1962 r.)

nowymi konstrukcjami zaczęły się prawie od czasu uruchomienia produkcji samochodów ciężarowych na przełomie lat 50. i 60. W 1962 r. biuro konstrukcyjne fabryki zostało zreorganizowane i powstały dwa oddziały: SKB-1 zajmował się modelami produkcyjnymi, a zadaniem SKB-2 było opracowywanie prototypów. W tym czasie zatrudniono wielu młodych specjalistów, w większości absolwentów Politechniki Charkowskiej.

W połowie 1961 r. zbudowano prototypy zmodyfikowanych pojazdów KrAZ-257

**M**arka KrAZ zwykle jest kojarzona ze skrajnym konserwatyzmem, o czym świadczy chociażby produkcja kabin z drewnianym szkieletem aż do połowy lat 90. ub. w. lub stosowanie standardowych ceowników budowlanych do budowy ramy. W rzeczywistości prace rozwojowe nad

(ze skrzynią ładunkową), KrAZ-258 (ciągnik) oraz KrAZ-255 (terenowy). Jako jednostkę napędową zastosowano wówczas jeszcze doświadczalny silnik YaMZ-238 A o mocy 215 KM/158 kW. Biorąc pod uwagę niedoskonałość konstrukcji, niedoskonały silnik, wielki ciężar, duże siły potrzebne do prowadzenia oraz



Zestaw KrAZ-2 259-2 834 (1965 r.)

nienajwyższe osiągi (maksymalna prędkość jedynie 55 km/h), inżynierowie podjęli pracę nad całkowicie nowym modelem – KrAZ-250. Mocniejszy silnik, 8-biegowa skrzynia przekładniowa z elektropneumatycznym sterowaniem, przelotowy środkowy most napędowy z międzyosiowym mechanizmem różnicowym oraz tłoczona rama miały poprawić parametry eksploatacyjne. Z powodu braku własnego doświadczenia oraz oprzyrządowania w pierwszych prototypach wykorzystano kabiny ZiŁ-130 i Ural-377 (które wówczas też jeszcze znajdowały się na etapie prototypów). Nowy model przy ładowności 12 t oraz zdolności do pracy z przyczepą o masie 20 t rozwijał prędkość maksymalną 75 km/h. Kilka lat później ten model trafił do produkcji, ale już z kabiną własnej konstrukcji.

W 1962 r. powstał także zaprojektowany od podstaw prototypowy KrAZ-E253B, który miał niewiele wspólnego z modelami produkcyjnymi. W celu zwiększenia przestrzeni użytkowej zastosowano kabinę od MAZ-500 umieszczoną nad silnikiem. Wszystkie koła były zawieszane niezależnie na poprzecznych



Prototyp KrAZ-3 6315 (1985 r.)

wahaczach podpartych wzdłużnymi drążkami skrętnymi. Takie rozwiązanie pozwoliło obniżyć wysokość ramy – w porównaniu z modelem KrAZ-214. W układzie napędowym zastosowano nowy silnik YaMZ-238 o mocy 240 KM/ 177 kW oraz 6-biegową automatyczną skrzynię przekładniową. Jednocześnie powstał ciągnik siodłowy KrAZ-E259B przeznaczony do pracy z aktywną naczepą KrAZ-E834. Napęd przyczepy o układzie 4x4 przekazywany był od przystawki odbioru mocy ciągnika za pośrednictwem wału kardana przez siodło sprzęgowe. ▶

# DZIENNIK KONSERWACJI

## URZĄDZENIA TRANSPORTU BLISKIEGO



**Niezbędny dla wszystkich użytkowników żurawi, tylnych burt załadunkowych, wciągników hakowych i bramowych, suwnic oraz wózków widłowych**

**ZAMÓWIENIA DETALICZNE I HURTOWE**  
tel. 71 783 24 18, faks 71 794 49 53  
e-mail: [Katarzyna.Biskupska@mazur.eu](mailto:Katarzyna.Biskupska@mazur.eu)

OFICyna WYDAWNICZA

**MAZUR**

## Charakterystyki KrAZ-6E6316 (8×8)

Masa własna	15,7 t
Masa przyczepy	15,0 t
Ładowność	15,0 t
Moc silnika	450/331 KM/kW
Maks. prędkość	85 km/h

► Zbudowano również drugą serię prototypów KrAZ-2E253B oraz KrAZ-2E259B i KrAZ-2E834B. Tym razem zastosowano doświadczalny silnik YaMZ-238N z doładowaniem o mocy 310 KM/228 kW, a także 8-biegową dwuzakresową mechaniczną skrzynię biegów. Dla tych modeli zaprojektowano własną kabinę. O ile na utwardzonej nawierzchni prędkość maksymalna wynosiła 80 km/h, o tyle na bezdrożach skład ciągnika z przyczepą mógł wieźć ładunek o masie 16 t z prędkością 30 km/h.

Po usunięciu wad zaobserwowanych podczas pierwszych testów w 1967 r. pomyślnie zakończono badania prototypów, wykazując wyższe parametry dynamiczne, niższe zużycie paliwa, lepsze własności terenowe niż KrAZ-214B oraz KrAZ-255B. Zestaw KrAZ-2E253–KrAZ-2E834 oprócz tego wykazał niski poziom drgań konstrukcji, co było bardzo ważne w przypadku montażu aparatury łączności. Jednak wdrożenie tych modeli wymagałoby poważnej modernizacji linii produkcyjnych. Przy tym cena nowych pojazdów byłaby o 50–60% wyższa od dotychczasowych. W tym czasie do produkcji wszedł nowy, bardziej konwencjonalny, model KrAZ-255B. Koszty zdecydowały o wszystkim i Komitet Państwowy ds. Techniki Wojskowej podjął decyzję o zamknięciu projektu.

## Odbudowany KrAZ-6 6316 z kolekcji fabryki



W połowie lat 70. ub. w. w Ministerstwie Obrony ZSRR pojawiła się koncepcja odejścia od transportu gąsienicowego do transportu kołowego. Wtedy powstały projekty Mustang i Odkrycie. Pierwszy przewidywał samochody o układzie napędowym 6×6 i ładowności 6–10 t i jego realizacja została zlecona fabryce KamAZ. Realizację drugiego projektu przekazano do KrAZ. Miały to być pojazdy o ładowności 10–18 t oraz układach napędowych 6×6, 8×8, 10×10. W produkcji już był KrAZ-260 6×6, na podstawie którego został stworzony prototyp KrAZ-E6315.

Z kolei układ napędowy 10×10 można było zrealizować poprzez wykorzystanie ciągnika modelu 6×6 razem z aktywną naczepą 4×4. Pojazd o układzie 8×8 trzeba było tworzyć od podstaw.

Kiedy w 1987 r. była gotowa kolejna seria prototypów, Ministerstwo Obrony zdefiniowało nowy warunek: kabina samochodu o układzie 8×8 powinna być umieszczona przed silnikiem. Tak powstały najszlachetniejsze prototypy fabryki z tych czasów – KrAZ-6E6316 i KrAZ-7E6316 (oznaczenia „6E”, „7E” znaczą 6. bądź 7. seria doświadczalna). Nowa 3-miejscowa kabina własnej konstrukcji przewidywała montaż płyt pancernych. Po badaniach nadzorowanych przez ministerstwo fabryka miała przedstawić w końcu 1988 r. usprawniony prototyp. W tym samym czasie zostały kolejny raz zmienione warunki techniczne, przez co prace konstrukcyjne musiały być wykonane praktycznie od początku. Ich realizacja przeciągnęła się do 1991 r. – ten rok przyniósł jednak gruntowne zmiany polityczne i gospodarcze. W ich wyniku projekt Odkrycie został zaniechany.

Większość prototypowych samochodów została wysłana do ośrodków badawczych. W fabryce zostały po jednym KrAZ-6E6315 i KrAZ-6E6316. Ten ostatni przez długi czas stał pod płotem fabryki, później zaginął. Przypadkowo został odnaleziony dopiero w 2003 r. Dzięki zaangażowaniu kierownictwa fabryki samochód został odbudowany i jest obecnie jednym z eksponatów kolekcji KrAZ-a. ■

Zdjęcia: © KrAZ