

РЕКОМЕНДОВАНАЯ РОСНИРОВАЯ ЦЕНА 999 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 30

КРАЗ-257Б1



30 ЛЕТ НА КОНВЕЙЕРЕ ☆ ИЗ ЯРОСЛАВЛЯ В КРЕМЕНЧУГ ☆ ЭКСПОРТНЫЕ МОДИФИКАЦИИ

RCforum.ru

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №30, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:
ООО «Росчерк», 220032, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 226,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «Казакско-Германское предприятие
БУРДА-АЛТАУ ПРЕСС»,
Республика Казахстан, 050000,
г. Алматы, ул. Айтеке би, 88,
Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),
факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендованную цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является приложение —
модель-копия автомобиля в масштабе 1:43
Представленные изображения модели могут отличаться
от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тага Групп»;
стр. 1, 8–9, 10 (верх);
фоновые иллюстрации на стр. 1, 8–9, 10 (верх):
© Background & HDR by maground.com; стр. 13, 16:
ООО «Идея Центр»; стр. 3–2, 10 (центр низ), 11–12, 14, 15:
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст – Николай Марков

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

16+

Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
приносящей вред их здоровью и развитию». Кол-
лекция для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом Таможен-
ного союза «О безопасности продукции, предназ-
наченной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Навиль Хуснутдинов,

Вадим Садыков и Алексей Катков

Дата выхода в России 26.07.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA DE

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



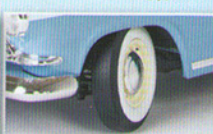
РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ

Эти довольно медлительные машины с характерной деревометаллической кабиной были прекрасно знакомы сразу нескольким поколениям советских автолюбителей, ведь они продержались на конвейере очень долго — почти 30 лет!

«Тяжелое» семейство

Как известно, грузовики КраЗ-257 выпускались в городе Кременчуг Украинской ССР. Но чтобы проследить историю их появления, необходимо перенестись за 1200 км от Кременчуга — в российский Ярославль. Именно здесь, на Ярославском автомобильном заводе, в 1947–1948 годах было разработано семейство тяжелых дизельных грузовиков с колесной формулой 6х4 и невиданной для отечественных машин грузоподъемностью в 12 т (это был предел, лимитированный несущей способностью серийных шин размерности 12,00–20 при двускатной ошиновке задних осей). Новые «трехоски» были на 83% унифицированы с семитонными грузовиками ЯАЗ-200 с колесной формулой 4х2, к производству которых Ярославский автозавод приступил в августе 1947 года. В частности, для ЯАЗ-210 были использованы кабина, пятиступенчатая коробка передач, сцепле-

ние и его привод, передняя ось с рулевым управлением, тормоза и колеса ЯАЗ-200. В состав семейства вошли несколько модификаций. Базовой моделью считался грузовик ЯАЗ-210 с длиной колесной базой (5050+1400 мм). Он получил универсальную грузовую платформу длиной 5,77 м с металлическим основанием и высокими деревянными бортами. Модификация ЯАЗ-210А с аналогичной колесной базой отличалась 5,34-метровой металлической платформой с задним откидным бортом и лебедкой позади кабины. Три другие модификации имели уже укороченное шасси с колесной базой 4080+1400 мм: это балластный тягач ЯАЗ-210Г с короткой металлической бортовой платформой и лебедкой, седельный тягач ЯАЗ-210Д и строительный самосвал ЯАЗ-210Е. При этом автомобили ЯАЗ-210А, ЯАЗ-210Г и ЯАЗ-210Д создавались в первую очередь для нужд Вооруженных Сил СССР: с их помощью во-

енные планировали осуществлять переброску танков и других боевых и инженерных машин на большие расстояния, перевозить авиационные грузы, буксировать самолеты на аэродромах и т.д.

Все эти машины были ориентированы на применение двухтактного шестилитрового дизеля ЯАЗ-206 мощностью 165 л.с. (копия американского мотора GMC 6-71), производство которого еще только-только готовилось на заводе. А потому все ранние опытные образцы автомобилей семейства ЯАЗ-210 пришлось оснащать оригинальными дизелями GMC.

Чтобы сохранить унификацию с ЯАЗ-200, для трехосных автомобилей выбрали схему трансмиссии с индивидуальным приводом каждого из мостов задней тележки отдельным карданным валом от раздаточной коробки со встроенным межосевым дифференциалом. Это позволило без изменений использовать для ЯАЗ-210 редуктор



Болтраву грузовый автомобиль КраЗ-257



Ранний ЯАЗ-210 с прицепом на испытаниях у военных

главной передачи от «двухсотки». В целях повышения проходимости на грязных и скользких дорогах предусматривалась возможность принудительной блокировки межосевого дифференциала. Для обеспечения достаточных тяговых качеств столь тяжелому автомобилю (полная масса автопоезда составляла 38,5 т) раздаточную коробку дополнили двухступенчатым демультипликатором, обе ступени которого сделали понижающими. Для автомобилей ЯАЗ-210 передаточные числа выбрали равными 1,07 и 2,13. С такой трансмиссией максимальная скорость грузовика составляла 58 км/ч — это считалось достаточным

по меркам того времени. Для короткобазных модификаций передаточные числа увеличили до 1,41 и 2,28, что привело к еще большему понижению «максималки» (до 45 км/ч). Зато благодаря наличию синхронизатора, переключать передачи в демультипликаторе можно было прямо на ходу. Организовать серийное производство грузовиков 6x4 на Ярославском автозаводе удалось только в 1951 году, после полного перевода сборки двухосных автомобилей семейства ЯАЗ-200 на Минский автозавод. Но и тогда производственные мощности предприятия оставались крайне ограниченными, и даже суммарный годовой

выпуск всех автомобилей семейства ЯАЗ-210 ни разу не достиг трехтысячной отметки. Что касается базовой модели, то ее годовой выпуск в разное время колебался от 166 до 740 единиц, а всего к началу 1958 года, когда ЯАЗ-210 был снят с производства, успели собрать только 2862 экземпляра. От выпуска модификации ЯАЗ-210А отказались вовсе.

ЯАЗ-219

Первые партии автомобилей семейства ЯАЗ-210 обладали крайне низкой надежностью и вызывали множество нареканий со стороны эксплуатационников. Особенно

Грузовик ЯАЗ-210 поздних выпусков





Бортовой автомобиль ЯАЗ-219

часто поступали жалобы на двигатели, которые порой очень быстро выходили из строя. Поэтому уже к 1953 году в их конструкцию пришлось внести целый комплекс изменений, направленных на повышение долговечности. Доработанным моторам присвоили индекс ЯМЗ-206А. Следом конструкторы и технологи завода занялись доводкой и постановкой на производство полноприводных армейских грузовиков ЯАЗ-214, а выполнив эту задачу, приступили к серьезной доработке автомобилей семейства ЯАЗ-210.

Модернизация «трехосок» велась по трем главным направлениям. Во-первых, тре-

бовалось переделать кабину — тесную, неудобную и недолговечную. «Изобретать велосипед» не стали, а в целях унификации просто воспользовались для машин перспективного семейства 6x4 кабиной, только что освоенной для полноприводника ЯАЗ-214 — с увеличенной на 335 мм шириной, обдувом ветровых окон теплым воздухом, более надежным (но все равно недостаточным) уплотнением дверей и окон. Правда, эта кабина сохраняла устаревшую деревометаллическую конструкцию, но другую Ярославский автозавод по своим технологическим возможностям все равно «не тянул».

Вторым направлением модернизации стало повышение тягово-динамических качеств. Для решения этой задачи на грузовик установили новую модификацию двухтактного дизеля — ЯАЗ-М206А с увеличенной до 180 л.с. мощностью и сниженным на 5% удельным расходом топлива. Поскольку термонагруженность этого мотора стала еще выше, в систему охлаждения попутно потребовалось вводить радиатор увеличенной емкости.

Ну и в-третьих, необходимо было хоть немного упростить управление тяжелой машиной. С этой целью в конструкцию рулевого управления ввели пневматический усилитель от ЯАЗ-214 (силовой цилиндр



ЯАЗ-219 с опытными прочными шинами на ведущих колесах



Автомобиль КрАЗ-219

закрепили на правом лонжероне рамы). Привод сцепления улучшили за счет введения оттяжной пружины, благодаря которой увеличился отвод нажимного диска: это повысило четкость работы привода. А более широкая кабина позволила удобнее расположить рычаги управления раздаточной коробкой: их перенесли от панели приборов ближе к сиденью.

Под новые и модернизированные узлы и агрегаты пришлось полностью менять раму. Попутно для ее лонжеронов применили швеллеры из низколегированной стали, что вместе с увеличением прочности позволило сэкономить около 80 кг веса. Еще 90 кг «отыграли» на снижении металлоемкости грузовой платформы. Доработали и рабочую тормозную систему:

замена тормозных камер пневматическими цилиндрами позволила поднять ее эффективность, сократив тормозной путь. Кроме того, в пневматическую систему понадобилось ввести третий ресивер, поскольку с появлением пневмоусилителя руля вырос расход сжатого воздуха.

Грузовикам, получившим все эти нововведения, присвоили новые индексы: бортовой автомобиль с длинной базой стал называться ЯАЗ-219, а короткобазные седельный тягач и самосвал — ЯАЗ-221 и ЯАЗ-222. Помимо цифрового индекса, этим моделям присвоили имя собственное — «Днепр», но оно не прижилось. Аналогу балластного тягача ЯАЗ-210Г в новом семействе места не нашлось: его функцию с куда большим успехом теперь выполнял полноприводной ЯАЗ-214.

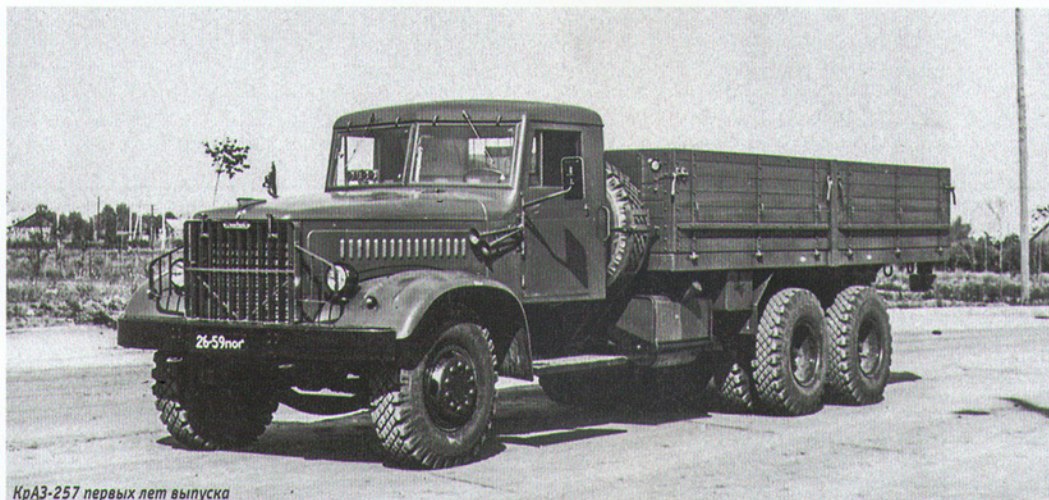
Как и ЯАЗ-210, бортовой грузовик ЯАЗ-219 мог перевозить 12 т груза в кузове и тянуть за собой прицеп весом до 15 т. Увеличение мощности сделало новую модель чуть более динамичной в разгоне, но вот максимальная скорость при этом не выросла ни на сколько, ведь передаточные числа трансмиссии остались неизменными. Не уменьшился и весьма значительный контрольный (минимально возможный) расход топлива, принятый равным 60 л/100 км.

КрАЗ-219

Серийное производство автомобилей ЯАЗ-219 развернули в конце 1957 года. Однако объемы выпуска оставались такими же скромными, как и в случае с прежней моделью ЯАЗ-210: к примеру, за весь 1958 год построили всего 1168 экземпляров «двести девятнадцатых». И предпосылок для значительного увеличения этой цифры в ближайшем будущем не просматривалось: ЯАЗ попросту не мог параллельно вести массовый выпуск и силовых агрегатов, и автомобилей. В этой связи на правительственном уровне было принято обоснованное решение о необходимости дальнейшей специализации Ярославского автозавода только на производстве дизелей и коробок передач. А автомобильное производство надлежало перевести в Украинскую ССР, на Кременчугский комбайновый завод, переименованный по такому случаю в автомобильный. Юридически это решение закрепило Постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР № 422 от 17 апреля 1958 года «О мерах по дальнейшему развитию автомобильной промышленности». Процесс передачи документации и производственного оборудования происходил

Площадка готовой продукции Кременчугского автозавода. На переднем плане — КрАЗ-219





КраЗ-257 первых лет выпуска

постепенно. В первую очередь в Кременчуге организовали сборку самосвалов (первые машины изготовили в основном из ярославских деталей 10 апреля 1959 года). Затем, до конца того же года, отработали технологический процесс сборки полноприводников. А сборку седельных тягачей и бортовых грузовиков 6x4 освоили с начала 1960 года. При этом марку

машин поменяли на КраЗ, а вот цифровые индексы моделей оставили прежними. В Ярославле автомобили продолжали выпускать до конца 1959 года. Общий тираж бортовых грузовиков ЯАЗ-219 составил 2769 экземпляров. Для сравнения: в Кременчуге практически такое же количество «двести девяностых» смогли выпустить за один только 1961 год.

Интересно, что еще до начала ритмичной сборки автомобилей на КраЗе уже стали прорабатывать пути их дальнейшей модернизации. Так, в утвержденном в августе 1959 года плане опытно-конструкторских работ уже содержался пункт о разработке семейства грузовиков с перспективным восьмицилиндровым дизелем. По мере

Продолжение на стр. 10



Ранние КраЗ-257 имели фары за защитными решетками, унаследованными еще от ЯАЗ-214







разработки и подготовки производства отдельные узлы и агрегаты нового семейства внедрялись на серийных моделях. После реализации очередного крупного комплекса нововведений в 1963 году (24-вольтовое электрооборудование, улучшенные ведущие мосты и новая рессорно-балансирная задняя подвеска) к индексу всех автомобилей с колесной формулой 6x4 добавили литеру «Б». Таким образом, бортовой грузовик стал обозначаться как КрАЗ-219Б. Его выпуск завершился в январе 1967 года, а суммарный тираж кременчугских «двести девяtnаdцатых» составил 13 867 штук.

КрАЗ-257

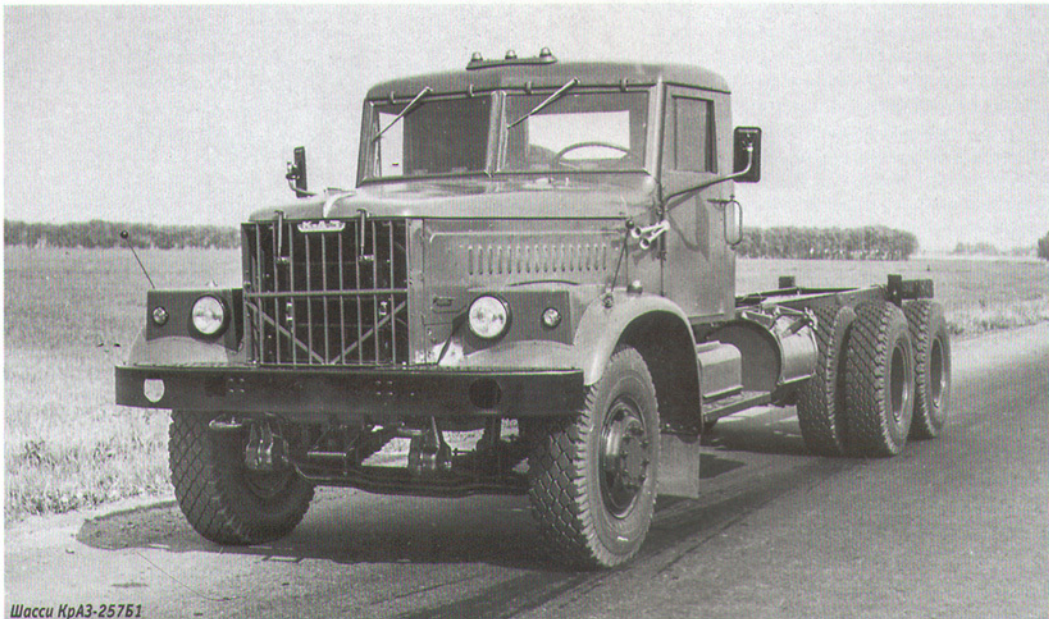
В 1959 году в Ярославле собрали первый образец перспективного восьмицилиндрового дизеля ЯМЗ-238. От прежних шестицилиндровых агрегатов серии ЯАЗ-М206 он кардинально отличался и компоновкой (V-образное расположение цилиндров вместо рядного), и рабочим циклом (четырёхтактный вместо двухтактного). Главной сферой применения этого агрегата должны были стать автомобили КрАЗ, поэтому в Кременчуге параллельно было начато проектирование семейства модернизированных грузовиков, рассчитанных на установку новых «восьмерок». Первым восьмицилиндровый мотор в 1960 году адаптировали к самосвалу,

который получил обозначение КрАЗ-256. В 1961–1962 годах он прошел государственные испытания и в 1963-м встал на конвейер. Производство восьмицилиндровых бортовых грузовиков КрАЗ-257 удалось наладить только к концу 1964 года, когда в сбыт были отправлены первые 176 машин. На протяжении 1965 года новые грузовики КрАЗ-257 и старые КрАЗ-219Б выпускались параллельно практически в равных объёмах (1248 и 1385 шт. соответственно), но в 1966 году произошла

окончательная замена: конвейер покинули последние 48 грузовиков старой модели. Тогда же начали выпускаться новые седельные тягачи КрАЗ-258. Что характерно, задуманную программу модернизации по автомобилям нового семейства удалось воплотить в жизнь далеко не сразу: отдельные агрегаты ждали внедрения на конвейере по нескольку лет. Но для начала расскажем, какими изначально задумывались автомобили КрАЗ-256, КрАЗ-257 и КрАЗ-258.



КрАЗ-257 1969 года — еще со старыми прямоугольными баками, но уже с перенесенными в короба фары



Шасси КраЗ-25751

Их главной особенностью должен был стать совершенно новый двигатель ЯМЗ-238. Прежний дизель ЯАЗ-М206А отличался высокой степенью форсировки: благодаря двухтактному рабочему циклу и наличию механического нагнетателя мощность в 180 л.с. «снималась» всего с 7 л рабочего объема. Но оборотной стороной медали были очень высокая теплонагруженность, скромный ресурс, шумность и «прожорливость». На дизеле ЯМЗ-238 система наддува отсутствовала,

но рабочий объем был увеличен более чем вдвое — почти до 15 л. В результате мощность удалось поднять до 240 л.с., при том что расход топлива у машин с новым мотором оказался в полтора раза ниже. В пару к новому двигателю разработали модернизированную пятиступенчатую коробку передач ЯМЗ-236С с усиленными шестернями и уменьшенными передаточными числами. Система электрооборудования была рассчитана на 24-вольтовое напряжение, как и на КраЗ-219Б, однако

сами аккумуляторы стали другими: вместо четырех батарей емкостью по 128 ампер-часов оставили пару батарей емкостью по 140 ампер-часов. Их разместили в одном аккумуляторном ящике на правой подножке кабины, а аналогичный ящик на левой подножке аннулировали. Важным новшеством стал моторный тормоз-замедлитель, выполненный в виде заслонки в выпускном тракте.

Одним из слабых мест автомобилей КраЗ-219/221/222 была задняя подвеска, в которой часто ломалась балансирующая ось и быстро изнашивались коренные листы рессор. Поэтому для машин нового семейства разработали совсем другую, более долговечную балансирующую подвеску. В ней полностью поменяли кинематику, уменьшив трение концов рессор по опорной поверхности балок ведущих мостов. Все проблемные прежде элементы подвески усилили, а заодно переделали кронштейны реактивных штанг: теперь они отливались заодно с картерами ведущих мостов, а не крепились болтами. Интересно, что новая балансирующая подвеска потребовала изменить конструкцию рамы. В передней подвеске рессоры оставили старыми, а вот вместо рычажных амортизаторов установили более эффективные телескопические от МАЗ-500. Благодаря этому повысилась плавность хода.



КраЗ-25751 с бортовой платформой

Нельзя обойти вниманием и применение нового рулевого управления с гидравлическим усилителем вместо пневматического и новым редуктором типа «винт с гайкой и рейка с перекатывающимися шариками» от МАЗ-500 вместо прежнего механизма типа «червяк с боковым сектором». Преимущества этого нововведения заключались в повышении надежности узла и дальнейшем снижении усилия на рулевом колесе. Что интересно, закрепить рулевой редуктор теперь представлялось возможным только с наружной стороны левого лонжерона рамы, поскольку свободного места между лонжеронами после установки V-образного двигателя не осталось. Такой была теория, а вот на практике в 1963 году в Кременчуг из Ярославля

модернизацию топливной аппаратуры и установку поршневой группы с повышенной износостойкостью. Не увидели первые серийные машины и моторного тормоза: ни одно предприятие в СССР не готово было поставлять КраЗу гибкий металлорукав (гофру) для выпускного тракта. Дело в том, что моторный тормоз крепился к раме жестко, а силовой агрегат — через резиновые подушки, а потому имел некоторую подвижность. Попытки связать двигатель и моторный тормоз жесткой трубой без компенсатора неизбежно приводили к быстрому обрыву выпускных коллекторов. Лишь в 1970 году одно из предприятий «оборонки» в Уфе смогло освоить требуемые металлорукава, благодаря чему спустя

за потребностями находящегося по соседству МАЗа. Ситуация разрешилась лишь к 1968 году, когда борисовский смежник вышел на достаточные объемы производства мазовских рулевых механизмов. Еще один крупный комплекс мероприятий по текущей модернизации автомобилей КраЗ был реализован в 1969 году. Тогда на всех моделях семейства изменилось оформление передка: перед фарами более не устанавливались металлические решетки, а сама светотехника переместилась в прямоугольные короба, смонтированные поверх крыльев. Вместо прежнего, вечно текущего сварного топливного бака прямоугольной формы появился новый цилиндрический бак емкостью 165 л. Также машины получили подкапотную лампу и пару прямоугольных

Главной особенностью КраЗ-256, КраЗ-257 и КраЗ-258 должен был стать совершенно новый двигатель ЯМЗ-238

под комплектацию самосвалов КраЗ-256 стали приходить дефорсированные дизели ЯМЗ-238А мощностью 215 л.с. Серийное производство «стандартных» 240-сильных дизелей ЯМЗ-238 ярославцы смогли развернуть только к 1966 году, проведя усиление поперечных стенок блока цилиндров,

еще год моторный тормоз все же появился на серийных КраЗах. А еще в 1964 году заводу пришлось временно возвращаться к установке на КраЗ-256 и КраЗ-257 рулевого управления старого типа, поскольку Борисовский завод «Автогидроусилитель» не поспевал даже

зеркал заднего вида с обеих сторон кабины вместо единственного круглого зеркала на левой двери. В систему электрооборудования внедрили генератор переменного тока, в карданную передачу — усиленные крестовины с резиновыми сальниками вместо пробковых уплотнителей.



Азото-кислородадобывающая станция АКДС-70М на шасси грузовика КраЗ-25751



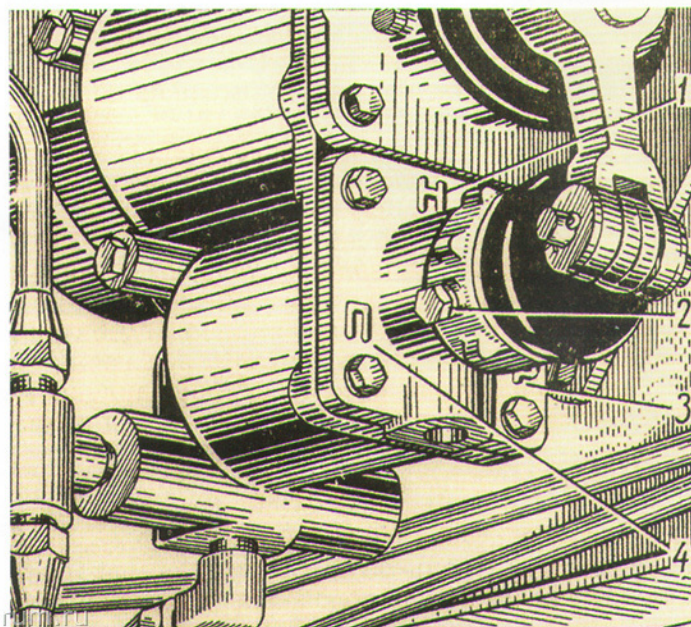
Экспортный вариант КраЗ-2573 буксирует за собой двухосный прицеп

В 1971 году, помимо уже упомянутого моторного тормоза, на КраЗах внедрили новое сиденье водителя, а в 1972-м — сальниковые уплотнения в агрегатах трансмиссии, позволившие избавиться от хронической течи масла, и боковые повторители указателей поворотов. В 1977 году на конвейер встали модернизированные грузовики КраЗ-257Б1 с раздельным приводом тормозов: первый контур у них воздействовал на колеса переднего и среднего мостов, второй — на колеса заднего моста. Поскольку в новой пневмосистеме заметно

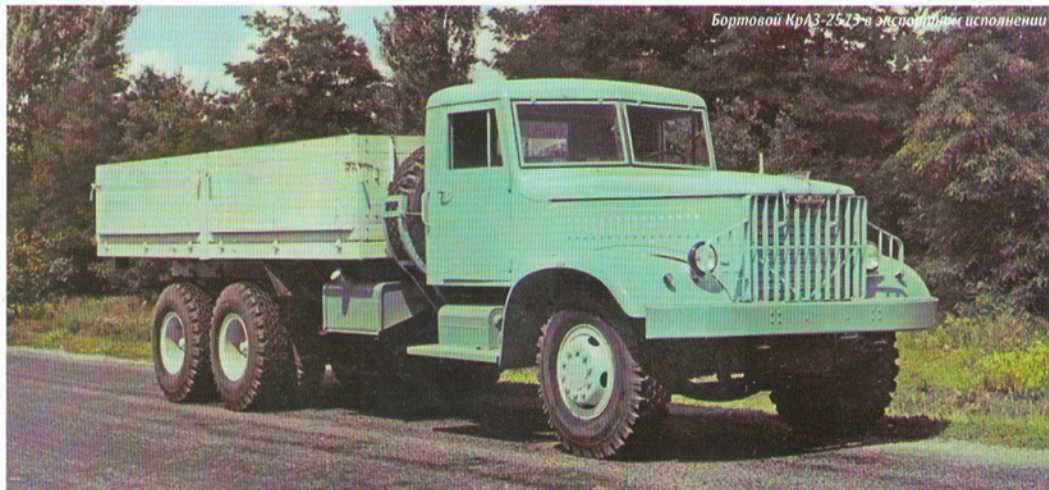
увеличился расход сжатого воздуха, потребовалось увеличить объем ресиверов: вместо трех 20-литровых установили пару 20-литровых и пару 40-литровых. Место для них нашлось на правой подножке кабины. Кроме того, в пневмосистеме появился новый влагомаслоотделитель и противозамораживатель. Выпуск грузовиков КраЗ-257 со старыми одноконтурными тормозами продолжался параллельно до 1979 года. Последнее заметное нововведение в конструкцию «классических» КраЗов при-

шло в 1987 году, когда завод вынужден был отказаться от установки передней светотехники в коробах на крыльях. Это было вызвано превышением высоты расположения фар над поверхностью дороги на 80 мм относительно предельно допускаемой действующим ГОСТом величины. Теперь фары установили прямо на верхнюю полку бампера, а подфарники и указатели поворотов интегрировали в сам бампер. Красоты машинам такой «апгрейд» не добавил, но требования стандартов были соблюдены.

Кроме собственно перевозки грузов в бортовой платформе, автомобили КраЗ-257 могли работать в паре с тяжелыми прицепами общим весом до 16,6 т. Причем для сцепки с прицепом водителю КраЗа необходимо было выполнить несколько манипуляций, которые выглядят весьма необычными с позиции сегодняшнего дня. Так, после соединения пневматической магистрали и открывания разобщительных кранов на автомобиле и прицепе необходимо было не забывать переключать так называемое режимное кольцо на тормозном кране. При поездках с порожним прицепом это кольцо необходимо было устанавливать в положение «П». В этом случае опережение срабатывания тормозов прицепа по отношению к тормозам автомобиля было наименьшим. При работе с груженым прицепом кольцо следовало переводить в положение «Р»: тогда тормоза прицепа, напротив, срабатывали с максимальным опережением, подталкивая подтапливание автомобиля прицепом. А при езде без прицепа кольцо должно было находиться в положении «Н», обеспечивая максимально эффективное срабатывание тормозов автомобиля в нормальных условиях. Еще одна особенность касалась электрооборудования. Подключив электрический кабель прицепа к розетке тягача, следовало специальной кнопкой на задней поперечине рамы выключить лампы задних указателей поворотов на автомобиле. Производство бортовых грузовиков и шасси КраЗ-257Б1 свернули в январе 1989 года: к тому моменту уже в достаточных объемах производилось новое шасси КраЗ-250 с цельнометаллической кабиной. А вот самосвалы КраЗ-256Б1 со старой деревометаллической кабиной делали еще долго — до 1994 года включительно.



Режимное кольцо тормозного крана. Цифрами обозначены: 1 — положение «Н», 2 — стопорный болт, 3 — положение «Р», 4 — положение «П»



Бортовой КрАЗ-2573 в экспортном исполнении

На протяжении всей конвейерной жизни автомобили КрАЗ успешно экспортировались во многие страны мира и поставлялись в регионы с разными климатическими условиями. Основной объем продаж КрАЗов приходился на социалистические и развивающиеся страны, однако были и успешные примеры поставок в Западную Европу.

КрАЗ-2573 и КрАЗ-257Т

Основная экспортная модель бортового грузовика и стандартного длиннобазного шасси обозначалась дополнительной литерой «Э»: КрАЗ-2195З, КрАЗ-257З, КрАЗ-257Б1З. Конструктивных отличий от базовой модели грузовики «Э» не имели, но все комплектующие для их изготовления подвергались более строгому контролю качества, а внешнему виду машин уделялось куда больше внимания (не допускались вмятины, царапины, потеки масла, следы окислы и т.д., которые считались нормальным явлением на машинах для внутрисоюзного потребления). Иными словами, экспортный КрАЗ-257З был просто нормальным, правильно собранным КрАЗ-257.

Для стран с тропическим климатом предназначались модификации, обозначавшиеся дополнительной литерой «Т»: КрАЗ-2195Т, КрАЗ-257Т, КрАЗ-257Б1Т. Помимо высокого качества сборки, эти машины отличались более эффективной вентиляцией кабины и более производительной системой охлаждения двигателя. Кроме того, для них применялись специальные сорта пластмасс и резины, пригодные для использования в условиях жаркого климата и высокой влажности.

В большинстве своем КрАЗы отправлялись в страны со сложными природно-климати-

ческими условиями и крайне низкой квалификацией водителей и механиков. Чтобы обеспечить надежную работу машин в таких условиях, заводу пришлось самостоятельно налаживать обучение сотрудников иностранных эксплуатирующих организаций. Этой работой занялись специалисты экспортного бюро, организованного в структуре КрАЗа в 1968 году. Для наглядного изучения устройства кременчугских грузовиков и знакомства с технологией ремонта и обслуживания на заводе подготовили передвижные автоклассы: в салонах двух автобусов ЛАЗ и кузове КрАЗ-257 разместили информационные стенды, узлы и агрегаты в разрезе, учебные пособия. С их помощью можно было оперативно развернуть программу обучения водителей и механиков по ремонту и обслуживанию кременчугских грузовиков практически в любой стране мира.

КрАЗ-257С

Одними из самых интересных модификаций грузовиков КрАЗ-257 и КрАЗ-257Б1 стали северные: к индексу таких машин добавлялась литера «С». Основные отличия северных грузовиков заключались в подготовке к работе в условиях 60-градусных морозов. Первые шаги в направлении проектирования северных мо-

дификаций на заводе сделали в 1964 году, первые опытные образцы северных КрАЗов построили в 1967-м (это были самосвалы КрАЗ-3256БС), но серийное производство развернули только спустя десятилетие. Несколько слов об особенностях северных КрАЗов. Прежде всего, у них была серьезно утеплена кабина: все внутренние панели облицевали картоном с 10-миллиметровым слоем войлока, а на задней стенке дополнительно уложили 50-миллиметровый слой пенопласта. Остекление, разумеется, сделали двойным, предусмотрев возможность вытаскивать из дверей дополнительный комплект стекол в летний период. Все РТИ применялись исключительно в исполнении, рассчитанном на холодный климат, стойкие к воздействию низких температур. В кабине имелся отопитель повышенной производительности, а в моторном отсеке — предпусковой подогреватель ПЖД-44Б для размораживания машины после продолжительного простоя. После краткосрочной стоянки для запуска двигателя можно было воспользоваться системой «старт-пилот» (дополнительный бачок, поршневой насос и распылители во впускной системе для подачи легковоспламеняющейся жидкости на основе этилового эфира с добавками минерального масла и противозадирных присадок). Кроме того, в системе питания имелся



дополнительный 80-литровый топливный бак для авиационного керосина ТС-1, который использовался при прогреве двигателя. Емкость аккумуляторных батарей на северных машинах увеличили до 165 ампер-часов. Для пуска двигателя от внешнего источника электроэнергии предусмотрели розетку. Аккумуляторный ящик утеплили

пенопластом и дополнительно обеспечили подогревом от выпускного тракта. А заодно внедрили обогрев и в систему питания, что сделало возможным работу машины на летних сортах дизельного топлива. Наконец, нужно отметить, что все северные грузовики окрашивались только в яркий, хорошо заметный оранжевый цвет.

Начиная с 1977 года, завод ежегодно производил по 100–200 северных грузовиков КраЗ-257С/257Б1С и еще до 160 экземпляров длиннобазных крановых шасси КраЗ-257К1С. Их выпуск завершился в 1987 году, а вот северные самосвалы КраЗ-256Б1С завод продолжал строить и дальше.

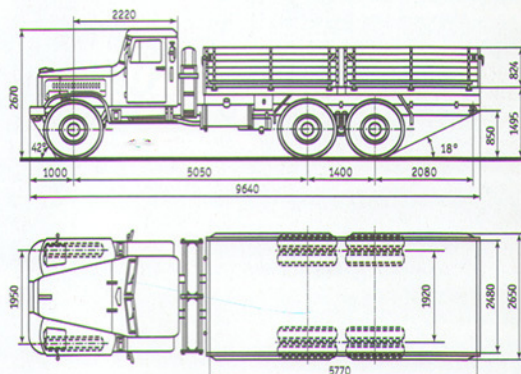


Схема КраЗ-257Б1

Технические характеристики КраЗ-257

Число мест	3
Допустимая нагрузка на ССУ	12 000 кг
Время разгона до 50 км/ч	62 сек
Максимальная скорость	68 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	36 л
Наименьший радиус поворота	14 м
Электрооборудование	24 В
Размер шин	12,00-20 (320-508)

Масса, кг

снаряженная (для машины с лебедкой)	10 285
полная, в том числе:	22 600
на переднюю ось	4600
на заднюю тележку	18 000

Рулевой механизм

двухступенчатый с гидроусилителем, винт-гайка и рейка-сектор, передаточное число — 23,6

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические

Подвеска задняя

зависимая, балансирующая, на двух продольных полуэллиптических рессорах

Тормоза

ножной — колодочный, пневматический, с раздельным приводом на тормозные механизмы передней оси и промежуточного моста и отдельно заднего моста

ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом

Сцепление

двухдисковое, сухое

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах

Передаточные числа

I — 5,26; II — 2,90; III — 1,52; IV — 1,00; V — 0,664; задний ход — 5,48

Раздаточная коробка

двухступенчатая, с межосевым центральным дифференциалом
передаточные числа: I — 1,23; II — 2,28

Главная передача

двойная, пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических шестерен, передаточное число — 8,21

Двигатель

ЯМЗ-238, V-образный, дизельный, четырехтактный, восьмицилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	130
Ход поршня, мм	140
Рабочий объем, л	14,86
Степень сжатия	16,5
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

Максимальная мощность

240 л.с. при 2100 об/мин

Максимальный крутящий момент

90 кгс-м при 1500 об/мин

ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК № 1

ЗИЛ-130В1 + ОДА3-794

Спрашивайте в киосках или закажите на сайте www.deagoshop.ru



Подобные изображения могут отличаться от реального внешнего вида модели. Фото автора с выпуском