

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



№ 1

КрАЗ-256Б1



DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск № 1, 2017

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. В. Миронович

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 Дистрибьюшен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, 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 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казакхско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ 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 6

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право
увеличивать рекомендуемую 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: 8000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;

стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,

10 (верх): © m3dhdr.com;

стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

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

При подготовке номера использованы
материалы книги В. К. Левского,
С. В. Сазонова, М. А. Шелепенкова
«Автомобили-самосвалы КрАЗ».
Днепропетровск: АРТ-Пресс, 2010

16+

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

3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Вадим Садыков

Дата выхода в России 22.03.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





История самосвалов КраЗ-256Б и КраЗ-256Б1 неразрывно связана с масштабными советскими стройками 60–80-х годов: здесь и перекрытие полноводных рек при сооружении ГЭС, и возведение машиностроительных гигантов, и прокладка трансконтинентальных нефте- и газопроводов, и строительство БАМа — Байкало-Амурской магистрали.

Эволюция конструкции

Конструкция самосвала КраЗ-222 досталась Кременчугскому автомобильному заводу по наследству. Эту машину разработали на Ярославском автозаводе, но не смогли освоить выпуск в достаточном объеме, поскольку предприятие изначально не было на это рассчитано. Чтобы закрыть образовавшуюся брешь, производство большегрузных самосвалов перевели на Украину, в город Кременчуг — на бывший комбайновый завод.

Самосвалы КраЗ-222 были востребованы и считались базовыми относительно всего семейства большегрузных грузовиков марки КраЗ. Но автотранспортники предъявляли к ним ряд обоснованных претензий. Прежде всего, нарекания вызывал двухтактный дизель ЯМЗ-206. Ярославский моторный завод пытался освоить производство современного четырехтактного дизеля ЯМЗ-238, и под новый дизель в Кременчуге начали разрабатывать новую модель самосвала КраЗ-256.

По технологическим причинам двигатель ЯМЗ-238, запущенный в производство в 1962 году, не развивал заявленной мощности в 240 л.с. Мощность серийных образцов едва достигала 215 л.с. Кроме того, новый мотор обладал множеством врожденных недостатков, в том числе малым ресурсом. Но именно с этим силовым агрегатом КраЗ-256 был запущен в серийное производство в 1963 году на Кременчугском автомобильном заводе. В отличие от КраЗ-222, новая машина получила другое рулевое управление и измененные подвески передних и задних колес (передняя — с телескопическим амортизатором вместо рычажного, а задняя балансирующая тележка — с измененной кинематикой для предотвращения износа коренных листов рессор). В остальном была сохранена конструкция предшественника, поэтому такая модернизация, хотя и считалась шагом вперед, в комплексе всех проблем не решала. Более того, внедряя новые элементы конструкции от КраЗ-256 на КраЗ-222, кременчугские автостроители

получили модернизированный самосвал КраЗ-222Б, который от КраЗ-256 отличался лишь старым двигателем ЯМЗ-206. По-настоящему новым для завода автомобилем мог стать КраЗ-256Б — конструкторские разработки по нему были завершены к концу 1963 года. В отличие от КраЗ-256, новая модель грузоподъемностью 12 т (у КраЗ-222Б и КраЗ-256 грузоподъемность 10 т) должна была наконец получить доработанный V-образный дизель ЯМЗ-238 с номинальной мощностью 240 л.с. и новую облегченную самосвальную платформу объемом 6 м с одноцилиндровым гидроцилиндром. Изначально эта платформа была разработана для самосвалов КраЗ-256, но освоить ее в производстве сразу не получилось. Только в 1965 году такие платформы стали выпускаться серийно: сначала для автомобилей КраЗ-256, а затем и для КраЗ-256Б. В 1964–1965 годах на заводе изготовили опытную партию из четырех самосвалов КраЗ-256Б, которые предназначались для проведения всесторонних испытаний.

Самосвал КраЗ-256Б1





Самосвал КрАЗ-256Б первых выпусков

Интересно, что эти опытные автомобили собирали прямо на конвейере автосборочного цеха, а в экспериментальном цехе КЭО проводилась только их доводка и подготовка к испытаниям.

По многим узлам и системам новые машины заметно отличались от серийных КрАЗ-256: в тормозной системе появился влагомаслоотделитель, были введены гибкие элементы в трубопроводах тормозных цилиндров ведущих мостов, изменена конструкция шарниров реактивных штанг и заделка оси

балансира в балансирной подвеске задних мостов. Кроме того, в системе выхлопа двигателя появились гибкие рукава, был усилен надрамник и установлена новая самосвальная платформа объемом 6 м^3 .

На предыдущих моделях слабым местом была коробка передач. В тяжелых условиях эксплуатации шестерни и синхронизаторы переключения ступеней в коробке часто выходили из строя. В немалой степени этому способствовали большие передаточные числа ступеней, поэтому на КрАЗ-256Б

применили новую коробку передач ЯМЗ-236С, зубья шестерен которой были усилены, а передаточные числа в ступенях уменьшены.

На двух образцах КрАЗ-256Б, изготовленных в апреле 1965 года, дополнительно установили новые узлы и системы: рулевое управление с рулевым механизмом МАЗ-500 пониженного трения типа «винт — шариковая гайка — сектор» и гидроусилитель руля вместо пневмоусилителя, в редукторах ведущих мостов применили косозубые шестерни цилиндрической пары вместо прямозубых, в подвеске силового агрегата плоская резиновая подушка опоры уступила место новой Ш-образной. На этих двух автомобилях установили улучшенное сиденье водителя и аккумуляторные батареи повышенной емкости (до 165 ампер/ч). На всех четырех опытных образцах КрАЗ-256Б (вразрез с конструкторской документацией) все еще были установлены «слабые» серийные дизели ЯМЗ-238, поскольку доработанных моторов по-прежнему не было. Кроме того, в отличие от проекта, автомобили продолжали оснащать двухцилиндровым поршневым подъемником с рычажно-балансирной системой подъема самосвольной платформы, а одноцилиндровый гидроцилиндр так и остался лишь на чертежах.

Испытания опытных образцов КрАЗ-256Б проводились с февраля по октябрь 1965 года в два этапа: сначала заводские, а затем межведомственные.

Разгрузка КрАЗ-256Б. Хорошо виден рычажный механизм разгрузки самосвольной платформы





Эти же машины проходили эксплуатационные испытания в карьерах Крыма и Кривого Рога. В Крыму автомобили работали на вывозке щебня из карьера для строительства дороги. В Криворожском железорудном бассейне они эксплуатировались на Северном горно-обогатительном комбинате (ГОКе) в общем технологическом цикле Первомайского рудника на вывозке руды и вскрышных пород.

Хотя в процессе испытаний новых самосвалов был выявлен ряд недостатков, в основном это касалось облегченной самосвальной платформы. В целом КрАЗ-256Б продемонстрировал значительные преимущества перед серийными автомобилями КрАЗ-256 — прежде всего, по грузоподъемности, легкости управления и плавности хода. Поэтому комиссия подписала акт приемки машин и рекомендовала их к постановке на производство.

С середины 1965 года, до окончания испытаний, на заводе началась ускоренная подготовка производства КрАЗ-256Б. При этом по результатам испытаний сразу вносились необходимые изменения в конструкторскую документацию, благодаря чему КрАЗ-256Б достаточно быстро был запущен в серию. Первый самосвал КрАЗ-256Б сошел с конвейера в мае 1966 года. Поначалу он мало отличался от опытных образцов, проходивших испытания, но уже к концу 1966 года Ярославский моторный завод все-таки сумел довести свой двигатель ЯМЗ-238, усилив блок цилиндров и установив новую топливную аппаратуру. В итоге мотор стал выдавать заявленную мощность в 240 л.с.

Новые двигатели, которые поступали вначале в небольших количествах, ставили только на самосвалы КрАЗ-256Б. А маломощные моторы, переименованные в ЯМЗ-238А, предназначались для КрАЗ-256.

По мере увеличения поставок двигателей ЯМЗ-238 из Ярославля уменьшалась доля ЯМЗ-206А и ЯМЗ-238А, и на Кременчугском автозаводе менялось соотношение объемов выпуска автомобилей-самосвалов КрАЗ-222Б, КрАЗ-256 и КрАЗ-256Б. Произ-



КрАЗ-256Б в Белграде (Югославия)

водство КрАЗ-256Б из года в год увеличивалось, а окончательно КрАЗ-222Б и КрАЗ-256 перестали собирать только в 1968 году.

Свое лицо

В декабре 1968 года, в процессе совершенствования конструкции, все серийные автомобили КрАЗ получили гибкие, герметичные металлорукава в системе выхлопа, а в ру-

левом управлении вместо пневматического усилителя стали применять гидравлический, что позволило упростить систему и практически в два раза уменьшить усилие на руле. В системе электрооборудования вместо генератора постоянного тока был применен более надежный генератор переменного тока. Задние фонари (в целях увеличения срока службы электроламп) стали крепить-

Самосвал КрАЗ-256Б



В процессе испытаний новых самосвалов был выявлен ряд недостатков, но в основном это касалось облегченной самосвальной платформы. В целом КрАЗ-256Б продемонстрировал значительные преимущества перед серийными автомобилями КрАЗ-256 — прежде всего, по грузоподъемности, легкости управления и плавности хода.

ся на эластичной подвеске для защиты их от вибрации.

В 1969 году автомобили КрАЗ стали выглядеть иначе — они лишились архаичной армейской решетки защиты фар. Отныне передние фары и подфарники крепились не к крыльям, а устанавливались в специальную коробчатую надставку на крыле, прозванную на заводе «скворечником»: с двумя круглыми отверстиями под све-



Самосвал КрАЗ-256Б на бездисковых колесах

тотехнику она и правда чем-то походила на скворечник.

В этом же году автомобили КрАЗ получили новый, более технологичный цилиндрический топливный бак объемом 165 л вместо прямоугольного бака объемом 225 л и два прямоугольных зеркала заднего вида с увеличенной площадью обзора вместо одного маленького квадратного.

В 1972 году, в соответствии с требованиями ГОСТ, на передних крыльях автомобиля появились боковые повторители указателей поворотов. В этом же году на выходных валах раздаточной коробки, ведущих мостов и промежуточной опоры стали устанавливаться двухкромочные сальниковые уплотнения, что позволило устранить течи масла в этих агрегатах.



Автомобили-самосвалы КрАЗ-256Б на испытаниях (1965 год)



Рекламная съемка самосвала КрАЗ-256Б для «Автоэкспорта»

На коробках передач автомобилей-самосвалов стали устанавливать включатель сигнализации («концевик») звуковых сигналов при движении автомобиля задним ходом.

В 1973 году автомобили КрАЗ-256Б удостоились Государственного знака качества — приметного пятиугольника с надписью «СССР», а с 1974 года все автомобили КрАЗ стали оснащаться контрольно-измерительными приборами со шкалой черного цвета вместо белого.

В 1975 году в соответствии с международными требованиями (автомобили-самосвалы КрАЗ поставлялись на экспорт) в КЭО провели модернизацию тормозной системы КрАЗ-256Б с применением отдельных контуров на колеса переднего и среднего мостов и отдельно на колеса заднего. Первые самосвалы с двухконтурной тормозной

системой, получившие в индексе после буквы «Б» добавочную цифру «1», сошли с конвейера в июле 1976 года.

Вслед за самосвалами двухконтурная тормозная система стала применяться на всех КрАЗах второго семейства, и к декабрю 1979 года модернизированные машины полностью вытеснили с конвейера своих предшественников с одноконтурной системой. Примечательно, что ранее в Кременчуге все новые конструкторские разработки использовались сначала на армейских полноприводных машинах, а потом уже распространялись на все остальные, но двухконтурная тормозная система впервые была внедрена именно на самосвалах. Кстати, обновленные модели КрАЗ с двухконтурной тормозной системой внешне можно легко отличить от предшественников



Ковш карьерного экскаватора несколько велик для КрАЗ-256Б, но чего не сделаешь ради красивого рекламного снимка!

из системы охлаждения двигателя получила размороженные блоки цилиндров. К тому же из-за недостаточного снабжения механизированных колонн горюче-смазочными материалами в трансмиссию и двигатель КрАЗа лили все, что внешне походило на масло, вплоть до жидкости для пропитки деревянных железнодорожных шпал. Наученные горьким опытом строители БАМа стали относиться к автомобилям бережливее, тем более что на стройку начала поступать в больших количествах импортная техника, требовавшая совсем другого обращения. Неизбежные изменения в организации ремонта и обслуживания машин пошли на пользу и КрАЗам. На БАМе автомобили КрАЗ стали считаться «неубиваемыми» самосвалами: они терпели такие «вольности» водителей, от которых импортная техника сразу выходила из строя. Поэтому многие стремились работать именно на КрАЗах, ведь на них водитель в месяц зарабатывал на 30–40 % больше, чем на «Магирусе». Перемолов в своих жерновах не одну тысячу кременчугских самосвалов, БАМ стал хорошей школой для автомобилестроителей. При параллельной эксплуатации большого количества КрАЗов и импортных грузовиков невольно возникали сравнения,

Продолжение на стр. 10

по двум большим баллонам-ресиверам, расположенным на правой подножке кабины.

От Байкала до Амура

Первые проекты новой железной дороги в Сибири относятся к XIX веку, а первые участки этой дороги построили в 30-х годах прошлого века, но основное строительство Байкало-Амурской железнодорожной магистрали (БАМ), проходящей через всю Сибирь севернее Байкала, развернулось в 1974 году. Вскоре БАМ объявили «важнейшей стройкой IX пятилетки».

«Стройке века» требовалось громадное количество автомобилей, в основном тяжелых самосвалов, а единственным предприятием в СССР, массово выпускавшим такие машины, был Кременчугский автозавод. Уже летом 1974 года из Кременчуга на строительство БАМа отправилась первая партия самосвалов КрАЗ-256Б в количестве 200 шт. Но век этих самосвалов на БАМе оказался недолгим. Ремонт и обслуживание автомобилей в начальный период стройки были организованы просто безобразно. В первую зиму по неопытности водителей половина КрАЗов из-за не слитой вовремя воды

Самосвал КрАЗ-256Б1 на строительстве Байкало-Амурской магистрали (1977 год)



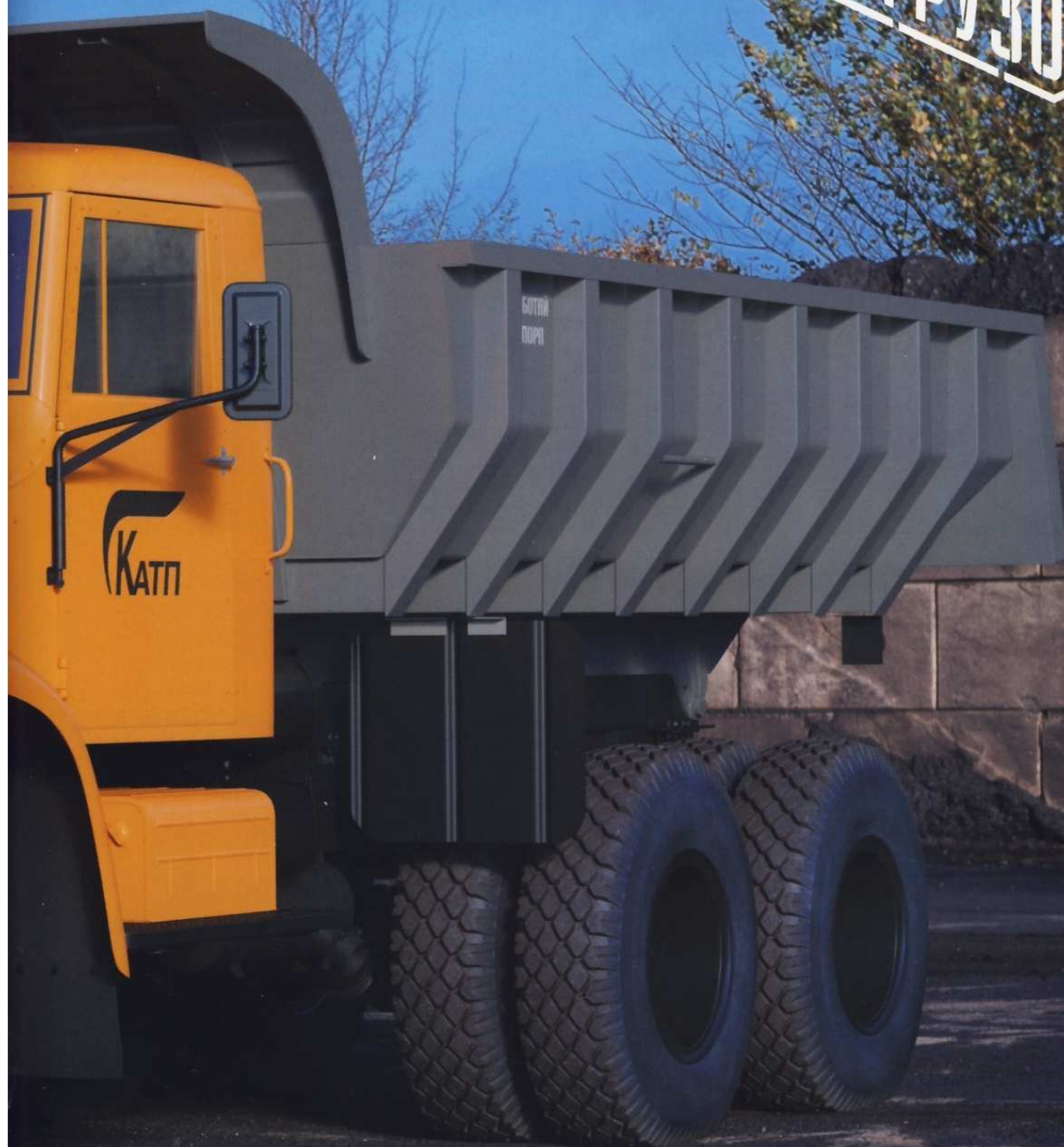


КрА3-256Б1





ГРУЗОВИКИ





и автозаводцам приходилось тянуться, чтобы «не ударить в грязь лицом». Многие изменения в конструкции кременчугского самосвала в этот период произошли благодаря опыту эксплуатации на БАМе.

С 1976 года стали выпускаться доработанные самосвалы с усиленным кузовом, рамой и надрамником, с новыми удлиненными щетками стеклоочистителей, улучшенными отоплением и герметизацией кабины. При-

мерно с этого же времени элементы самосвальной платформы КраЗов стали свариваться между собой сплошным швом вместо прерывистого, применяемого ранее. Также была увеличена емкость аккумуляторных



Сверхплановые самосвалы КраЗ-256Б1 и КраЗ-256БС в одной колонне (1982 год)



Самосвал КрАЗ-256Б1 последних лет выпуска

батарей, изменена конструкция утеплителя капота. Эти доработки позволили увеличить ресурс самосвалов КрАЗ не только для «стройки века», но и для других потребителей, в том числе зарубежных. Послужной список КрАЗ-256Б1 не ограничивался только Байкало-Амурской магистралью. Они с успехом применялись на многих «великих стройках» того времени, в том числе на прокладке газопровода «Дружба» и нефтепровода «Уренгой — Помары — Ужгород», но БАМ сыграл наиболее заметную роль в истории самосвала. Именно во времена БАМа эта модель стала самой массовой в истории автозавода. Максимальный годовой выпуск был достигнут в 1980 году — 11 564 экземпляра. В 1988 году с конвейера завода самосвалы КрАЗ-256Б1 начали сходить с измененным расположением передних световых приборов — это стало результатом введения государственной приемки продукции на предприятиях Советского Союза. Органы госприемки подчинялись Госкомитету СССР по стандартам и финансировались за счет сметы этого комитета, то есть не зависели от руководства предприятий и профильных министерств. В обязанности органов госприемки входил контроль качества продукции на соответствие техническим условиям (ТУ), конструкторской, технической и другой нормативной



Юбилейный 700-тысячный грузовик марки КрАЗ (1991 год)

документации, действующей на предприятии, а самое главное — на соответствие действующим государственным и отраслевым стандартам. Госприемка на КрАЗе была организована в ноябре 1986 года. После ее введения ка-

чество выпускаемых автомобилей заметно выросло, но одновременно обнаружилось множество несоответствий действующим на тот момент стандартам. Так, высота расположения передних световых приборов от поверхности дороги на неполно-



Самосвал КрАЗ-256Б1 с арочными шинами на ведущих мостах для повышения проходимости. Позади идет опытный полноприводной самосвал КрАЗ-650601

приводных КрАЗах не соответствовала требованию действовавшего ГОСТа 8769-85 «Приборы внешние световые автомобилей, автобусов, троллейбусов, тракторов, прицепов и полуприцепов». Расположение фар

и подфарников в надставных крыльях превышало высоту по ГОСТу на 80 мм. Заводу предписали в двухмесячный срок исправить этот недостаток, иначе производство грузовиков могло быть приостановлено.

Тут и родилась эта несуразная конструкция расположения фар на бампере, а подфарников — в бампере, что полностью сломало лаконичный облик грузовиков КрАЗ. Хорошо, что эти изменения не коснулись

В 1991 году КрАЗ-256Б1 стал 700-тысячным автомобилем, сошедшим с конвейера Кременчугского автозавода



На некоторых зарубежных рынках самосвалы КрАЗ продавались под более раскрученной маркой БелАЗ

полноприводных автомобилей, на которые данный ГОСТ не распространялся.

В 1991 году легендарному самосвалу КрАЗ-256Б1 выпала честь стать юбилейным 700-тысячным автомобилем, сошедшим с конвейера Кременчугского автозавода, однако из-за начавшегося экономического кризиса, вызванного распадом СССР, традиционных почестей юбилейному автомобилю оказывать не стали. Правда, нашлись энтузиасты среди автозаводцев, которые все-таки отметили юбиляра, разыскав его на отгрузочной площадке и прикрепив к его радиатору фанерный трафарет с надписью «700 000». Производство самосвалов серии КрАЗ-256 было прекращено в 1994 году. В течение 22 лет это была единственная модель самосвала, производимая на Кременчугском автомобильном заводе. Всего было построено 264 730 самосвалов моделей КрАЗ-256, КрАЗ-256Б, КрАЗ-256Б1. В том числе 144 228 самосвалов в варианте КрАЗ-256Б1.



За два десятилетия выпуска самосвалов семейства КрАЗ-256 на его базе было создано множество модификаций, в том числе достаточно экзотических.

КрАЗ-256БС

Для освоения разведанных в Якутии, северных районах Западной Сибири и за Северным полярным кругом запасов нефти, газа, угля, золота и алмазов нужен был специальный автомобильный транспорт, приспособленный для работы в условиях низких температур (от -40°C и ниже), и в первую очередь самосвалы для строительства и карьерных работ. В январе 1966 года Министерство автомобильной промышленности СССР утверждает «Техническое задание на проектирование трех-

Северные автомобили имели мощные аккумуляторные батареи 6ТСТ-165ЭМС, а сам аккумуляторный ящик изнутри утеплялся пенопластовыми вставками, а снаружи снизу оборудовался дополнительным поддоном, через который проходила часть выхлопных газов двигателя, чем обеспечивался подогрев отсека АКБ как на стоянке, так и в движении. Претерпел изменения и топливный бак, обогреваемый снизу сегментным поддоном. Через этот поддон проходили все выхлопные газы двигателя.

перед своими «несеверными» собратьями. Водитель КрАЗ-256БС даже при -47°C за бортом мог работать без тулупа, шапки и рукавиц. Когда северные самосвалы после испытаний покидали Норильск, местные водители просили об одном: «Скорее пришлите нам такие КрАЗы. Замечательная машина! Настоящая полярная!» На конвейере автозавода северная модель самосвала КрАЗ-256БС появилась в 1969 году. Это был первый отечественный самосвал, способный работать при темпе-



осного автомобиля-самосвала КрАЗ-256БС, приспособленного для работы в условиях автомобильных дорог Крайнего Севера». Первые три опытных образца северных самосвалов КрАЗ-256БС изготовили в начале 1967 года. Главной задачей разработчиков стала защита конструкции и водителя от воздействия коварных низких температур. Прежде всего, в двигателе установили электромагнитную муфту вентилятора, отключающую его при низких температурах, а вместо жалюзи радиатора использовалась более плотная шторка. Это позволяло поддерживать нормальный температурный режим работы двигателя при любых температурах окружающего воздуха и обеспечивало стабильность его работы. В дополнительное оборудование самосвала также входил более мощный предпусковой подогреватель ПЖД-445 производительностью 38 тыс. ккал/ч, предназначенный для облегчения пуска двигателя после длительной стоянки на морозе.

Дополнительно к основному баку в топливной системе устанавливался второй бак емкостью 80 л. Он заполнялся авиационным керосином ТС-1, применявшимся для запуска и предварительного разогрева двигателя. Кабина КрАЗ-256БС дополнительно утеплялась. Обивка кабины содержала толстые стеганые маты, наполненные синтетическим волокном, а пол дополнительно утеплялся под резиновыми ковриками. Поначалу кабина северного КрАЗа имела двойное остекление с ветровыми стеклами в виде герметичных стеклопакетов с заложенным в их внутреннее пространство силикагелем — он поглощал влагу из воздуха и предотвращал промерзание стекол изнутри. Дополнительные стекла дверей были съемными и в летнее время демонтировались. Опытные самосвалы проходили испытания в Норильске, в карьере местного горно-металлургического комбината, в реальных условиях низких температур. Автомобили показали значительные преимущества

ратуре окружающего воздуха до -60°C . Поэтому правильной было бы назвать этот самосвал арктическим! В 1973 году, по заказу КрАЗа, завод «Мосавтостекло» разработал и начал поставлять в Кременчуг электрообогреваемые ветровые стекла для северных модификаций. Это решение оказалось более технологичным по сравнению с двойным стеклопакетом. С 1981 года, уже после полного освоения на конвейере модернизированного самосвала КрАЗ-256Б1 с новой раздельной двухконтурной пневматической тормозной системой, на его базе стали изготавливать северные модификации КрАЗ-256Б1С. Их выпуск продолжался более десяти лет. Последний самосвал КрАЗ-256Б1С был собран в январе 1994 года. Всего Кременчугским автомобильным заводом выпущено 13 608 самосвалов в северном исполнении, из которых КрАЗ-256БС — 1901 шт., а остальные изготовлены в варианте КрАЗ-256Б1С.



КрАЗ-256Б1Г

Выданное в 1986 году задание разработать на основе серийного самосвала КрАЗ-256Б1 газодизельной модификации стало для завода полной неожиданностью. Газ в качестве автомобильного топлива применялся давно, но на машинах с карбюраторными двигателями, а использование газа в дизельном моторе было внове.

На машине должен был использоваться модифицированный двигатель ЯМЗ-3238М, разработанный на ЯМЗ совместно с НАМИ. В дополнение к основной топливной системе для питания двигателя дизельным топливом он имел газодизельную систему питания.

Конструкторские работы по газодизельному самосвалу КрАЗ-256Б1 в Кременчуге планировалось провести в течение 1986–1987 годов, а в 1988 году выпустить уже первую промышленную партию таких автомобилей.

Первые два опытных газодизельных самосвала КрАЗ-256Б1Г завод изготовил в марте 1987 года. Один автомобиль тут же был передан в НАМИ на экспертизу и вернулся обратно на завод с дополнительным аппаратом в газовой магистрали — нагревателем газа, который не предусмотрели конструкторы. Новый узел в газовой системе был необходим для подогрева газа, особенно в зимнее время.

Испытания в реальных условиях эксплуатации автомобиля КрАЗ-256Б1Г проходили на базе Автотранспортного предприятия в Киеве, где они работали на перевозке глины, песка, земли. По окончании пробеговых и эксплуатационных испытаний один самосвал был направлен на автополигон НАМИ для испытаний на пассивную безопасность методом опрокидывания и фронтального столкновения с бетонным кубом (обязательная процедура для всех газовых автомобилей).

По результатам всех испытаний автомобиль КрАЗ-256Б1Г был рекомендован к серийному производству, которое по целому ряду причин, прежде всего экономического характера, так и не удалось организовать.





КрАЗ-256Б1-030

Самосвалы КрАЗ-256Б1 стали основными «автомобилями-ликвидаторами» после аварии на Чернобыльской атомной электростанции (ЧАЭС).

Чернобыльская катастрофа стала трагедией мирового масштаба, а ликвидация ее последствий потребовала концентрации ресурсов и усилий всей нашей огромной страны. Перед отечественными автомобильными заводами, в том числе и перед КрАЗом, была поставлена следующая задача: в самый короткий срок построить специальные защищенные автомобили, способные работать в зоне высокого радиационного заражения.

Конструкторам предстояло создать надежную биологическую защиту водителя от воздействия проникающей радиации, исходящей от поверхности дороги и перевозимого груза. Для этого требовалось поместить его рабочее место в специальную герметичную свинцовую капсулу и обеспечить постоянную подачу внутрь очищенного от радиоактивной пыли и обеззараженного воздуха с избыточным давлением (0,20–0,75 КПа).

Первоначально одноместную защищенную капсулу хотели поместить в стандартную кабину, точнее на капсулу, закрепленную на раме, сверху «надеть» серийную кабину без пола, чтобы защищенный автомобиль внешне не отличался от обычного. Но по ряду причин сделать это не получилось, а сроки поджимали, и тогда решили не ста-

вить сверху стандартную кабину, то есть пренебречь первоначальным требованием по маскировке автомобиля.

Изготовление самой капсулы оказалось сложным делом. Ее сваривали из специальных панелей, наружные слои которых выполнялись из стального листа толщиной 3 мм, а внутреннее пространство в литейном цехе КрАЗа заливалось сплошным слоем свинца, толщина которого на полу составляла 30 мм, на боковых стенках — 25 мм, а на крыше — 12 мм.

Поскольку свинцовая капсула вышла тяжелой (более 3 т), ее пришлось крепить к автомобилю на собственном подрамнике из гнутых швеллеров размером 100×50×7. Кроме того, левый лонжерон рамы автомобиля (под капсулой) снаружи усиливался толстой накладкой, как и левая рессора (16 листов вместо 12 на правой). Для облегчения управления перетяженным на одну сторону автомобилем насос гидроусилителя рулевого механизма отрегулировали на повышенное давление.

Первый образец КрАЗ-256Б1-030 выехал из ворот экспериментального цеха 10 июля, а на следующий день он был обкатан в районе села Песчаное. После ряда необходимых доработок самосвал был сразу отправлен в Чернобыль.

В течение следующей недели на заводе собрали первую партию из семи защищенных самосвалов, которые немедленно были отправлены на ЧАЭС по железной дороге. Последние КрАЗы из специальной промышленной партии были сданы 27 июля, то есть практически через месяц после получения задания.

Всего, включая самый первый образец, в Кременчуге изготовили 18 самосвалов для Чернобыля. Шасси для автомобилей-ликвидаторов (без кабины) собирали прямо на главном конвейере вместе с другими моделями, а все специальные доработки (в том числе установка капсулы для водителя и фильтровентиляционного устройства), выполнялись в экспериментальном цехе завода.



УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ СОВЕТСКИХ ГРУЗОВИКОВ В МАСШТАБЕ 1:43

Серия наиболее значимых для истории отечественного автопрома грузовиков в масштабе 1:43 включает в себя не только базовые варианты исполнения автомобилей, но и различные специальные и специализированные версии.

Масштабные модели пожарных автомобилей, фургонов, автоцистерн, самосвалов, подъемных кранов, автоподъемников и армейских машин позволят вам собрать интересную и разнообразную коллекцию, а журналы помогут лучше узнать предмет коллекционирования и пополнить свои знания об отечественном автомобилестроении.

Новая серия, посвященная грузовикам, сохранив в своей основе уже знакомые читателям журналов «Автолегенды СССР» рубрики, значительно расширит горизонты повествования.



С ПЕРВЫМ ВЫПУСКОМ — КрАЗ-256Б1 САМОСВАЛ

История самосвала КрАЗ-256, выпускавшегося на автозаводе в Кременчуге в течение 29 лет, неразрывно связана со многими масштабными советскими стройками: это перекрытие полноводных рек при сооружении ГЭС и возведение машиностроительных гигантов, прокладка трансконтинентальных нефте- и газопроводов, строительство БАМа и ликвидация последствий аварии на Чернобыльской атомной электростанции.



Решетка радиатора автомобиля
с эмблемой завода



Подъемное устройство
самосвальной платформы



Габаритные «усы» на крыльях



Шины с проработанным
протектором



УВАЖАЕМЫЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Благодарим Вас за интерес к коллекции «Автолегенды СССР. Грузовики». Нам очень важно узнать Ваше мнение о журнале, поэтому мы будем рады, если Вы заполните эту анкету и отправите ее по адресу:

394036 Россия, Воронеж, ул. Комиссаржевской, д. 16, а/я 512, «Автолегенды СССР. Грузовики».

Также вы можете заполнить анкету на сайте **www.trucks.deagostini.ru**.

Свои комментарии можно сообщать по электронной почте **info@deagostini.ru**

и по телефону горячей линии 8-495-660-02-02.

Ответы на вопросы займут всего 8-10 минут. Благодарим, что нашли время поделиться своим мнением.

Для отправки анкеты требуется ее вложить в конверт.

АНКЕТА

При ответах на вопросы поставьте знак ✓ в соответствующей клеточке.

1. Для кого Вы купили этот выпуск коллекции «Автолегенды СССР. Грузовики»? (Возможно несколько вариантов ответа)

- ☐ 1. Для себя
- ☐ 2. Для детей
- ☐ 3. Для мужа
- ☐ 4. Для всей семьи
- ☐ 5. В подарок
- ☐ 6. Для друзей
- ☐ 7. Другое (Укажите, пожалуйста) _____

2. Сколько лет человеку, для которого был куплен данный выпуск издания «Автолегенды СССР. Грузовики»? (Укажите, пожалуйста)

3. Как Вы узнали о серии «Автолегенды СССР. Грузовики»?

- ☐ 1. Заметил(а) журнал в киоске
- ☐ 2. Продавец показал новое издание
- ☐ 3. Друзья рассказали
- ☐ 4. Увидел(а) рекламу в печатных изданиях (журналы, газеты и т.д.)
- ☐ 5. Увидел рекламу в интернете
- ☐ 6. Прочитал(а) на форуме (укажите, пожалуйста) _____
- ☐ 7. Другое (укажите, пожалуйста) _____

4. Почему Вы купили первый выпуск коллекции?

(Возможно несколько вариантов ответа)

- ☐ 1. Интересуюсь легендарными советскими грузовиками
- ☐ 2. Я собираю коллекцию «Автолегенды СССР»; «Автолегенды СССР. Грузовики» собираю в дополнение
- ☐ 3. Я собираю коллекцию «Автолегенды СССР. Лучшее»; «Автолегенды СССР. Грузовики» собираю в дополнение
- ☐ 4. Меня привлекла невысокая стоимость выпуска
- ☐ 5. Высокое качество исполнения масштабной модели
- ☐ 6. Уникальное предложение среди масштабных моделей грузовиков на рынке

- ☐ 7. Увлекаюсь всем, что связано с СССР
- ☐ 8. Чтобы иметь общее занятие с ребенком
- ☐ 9. В подарок
- ☐ 10. Другое (укажите, пожалуйста) _____

5. Укажите максимальную цену, выше которой Вы НЕ будете покупать выпуски коллекции?

6. Будете ли Вы покупать выпуски «Автолегенды СССР. Грузовики» дальше?

- ☐ 1. Да
- ☐ 2. Скорее нет

7. Если «Да», то сколько журналов Вы планируете приобрести?

- ☐ 1. Я бы купил(а) несколько журналов ради интереса
- ☐ 2. Я бы покупал(а) только журналы с интересными моделями
- ☐ 3. Я бы хотел(а) приобрести всю коллекцию полностью
- ☐ 4. Другое (укажите, пожалуйста) _____

8. Покупаете ли Вы коллекцию «Автолегенды СССР»?

- ☐ 1. Да, покупаю все выпуски этой коллекции
- ☐ 2. Да, покупаю выборочно, только некоторые выпуски, которые нравятся
- ☐ 3. Нет

9. Покупаете ли Вы коллекцию «Автолегенды СССР. Лучшее»?

- ☐ 1. Да, покупаю все выпуски этой коллекции
- ☐ 2. Да, покупаю выборочно, только некоторые выпуски, которые нравятся
- ☐ 3. Да, покупаю, но только те выпуски, которые пропустил в оригинальной первой коллекции
- ☐ 4. Нет

10. Какие еще коллекционные издания Вы или члены вашей семьи покупали ранее или покупаете сейчас?

- ☐ 1. Автомобиль на службе
- ☐ 2. Полицейские машины мира
- ☐ 3. Тракторы: история, люди, машины
- ☐ 4. Боевые машины мира
- ☐ 5. Русские танки
- ☐ 6. Двенадцать апостолов
- ☐ 7. Собери Седов
- ☐ 8. Мир математики
- ☐ 9. Наука. Величайшие теории
- ☐ 10. Танк Т-72
- ☐ 11. Животные дикой природы
- ☐ 12. История моды
- ☐ 13. ЗИС-110
- ☐ 14. Императорская яхта Штандарт
- ☐ 15. Повелитель морей
- ☐ 16. Легенда авиации
- ☐ 17. 100 битв, которые изменили мир
- ☐ 18. Знаменитые династии России
- ☐ 19. Куклы в костюмах народов мира
- ☐ 20. Монеты и банкноты
- ☐ 21. Другое (укажите, пожалуйста) _____
- ☐ 22. Никакие не покупал (а)

11. Сколько коллекционных изданий Вы и члены Вашей семьи собираете на данный момент?

(укажите, пожалуйста) _____

12. Хотели бы Вы в числе первых читателей получать информацию о запуске новых коллекций, подарках, специальных предложениях, акциях и новинках?

- ☐ 1. Да, укажите Ваш email: _____@_____
- ☐ 2. Нет

13. Знаете ли Вы о возможности оформления подписки?

- ☐ 1. Да
- ☐ 2. Нет

14. Если «Да», то пользовались ли Вы этой возможностью?

- ☐ 1. Да, подписывался на другие коллекции ранее (уточните, какие именно) _____
- ☐ 2. Нет

15. Если «Нет», то объясните, почему?

16. Ваш пол?

- ☐ 1. Мужской
- ☐ 2. Женский

17. Напишите, сколько Вам полных лет? _____

18. Есть ли у Вас дети? Если «Да», укажите, сколько у вас детей и их возраст? _____

- ☐ Я согласен на хранение, обработку моих персональных данных ООО «Де Агостини» включая сбор, систематизацию, накопление, хранение, обновление, изменение, использование, обезличивание, блокирование, уничтожение в целях выполнения заказа, осуществления деятельности по продвижению товаров и услуг, анализа покупательских способностей. Я согласен на передачу персональных данных агентам и третьим лицам, действующим на основании договора с ООО «Де Агостини», для исполнения обязательств по заказам

Спасибо за Ваши ответы. Компания ДеАгостини гарантирует, что вся информация, поступившая от Вас, останется строго конфиденциальной.