

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 17

КРАЗ-25851



НАСТОЯЩИЙ ТРУЖЕНИК ☆ ИЗ ЯРОСЛАВЛЯ В КРЕМЕНЧУГ ☆ УНИКАЛЬНЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №17, 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: С. В. Юхина

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 «Казахско-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 65

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: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

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



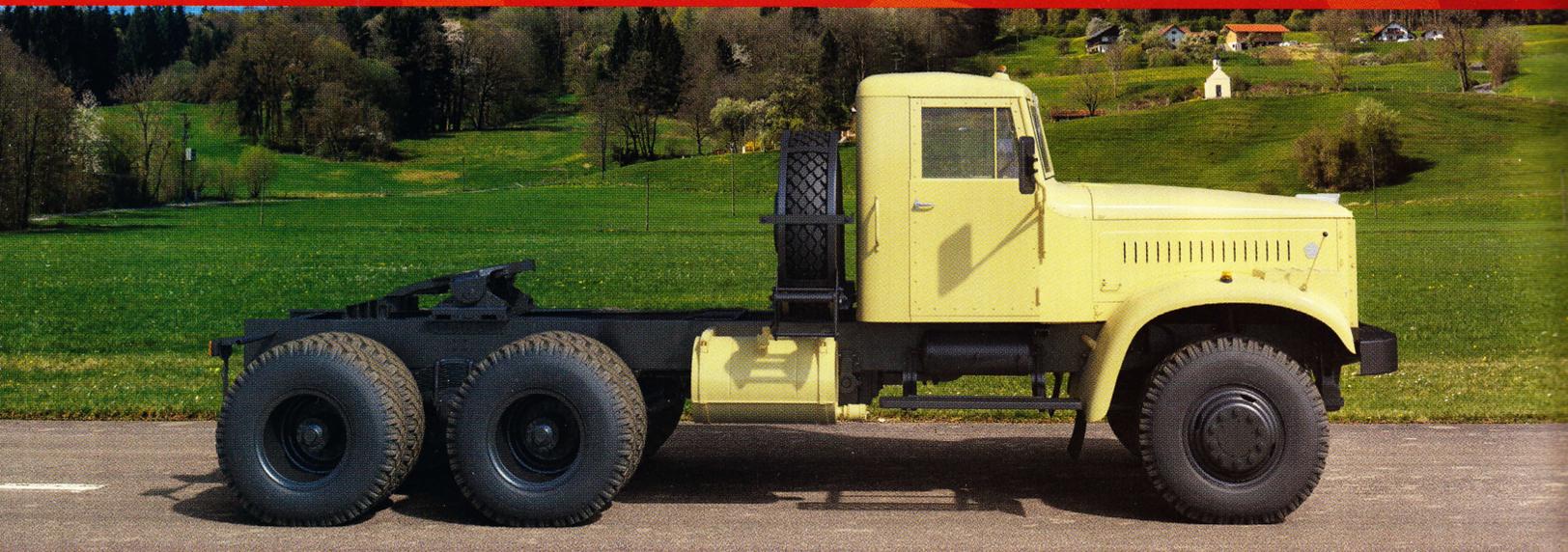
Данный знак информационной
продукции размещен
в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью
и развитию». Коллекция для взрослых,
не подлежит обязательному подтверждению
соответствия единым требованиям
установленным 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
и Вадим Садыков**

Дата выхода в России 11.01.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Седельный тягач КрАЗ-258 — не самая популярная модель Кременчугского автомобильного завода, зато это настоящий труженик, достойно отработавший и в армии, и в народном хозяйстве.

В паре и цепочке

Седельные тягачи — особый вид автомобильной техники. Даже в государственной статистике они всегда учитывались отдельно от автомобилей общего назначения (бортовых, фургонов, шасси и т.д.). От их количества зависели объемы производства полуприцепов: зачем выпускать прицепов меньше или больше, чем самих тягачей?

Седельные тягачи сцепляют с полуприцепами через седельно-сцепное устройство (ССУ), которое в обиходе часто называют коротко — седлом. Помимо того что седло обеспечивает надежное сцепление тягача с полуприцепом, оно еще частично принимает на себя вес полуприцепа, поэтому важной характеристикой седельного тягача является допустимая нагрузка на ССУ (как грузоподъемность у бортового автомобиля).

По сравнению с обычными грузовиками, выполненными на той же агрегатной базе, что и седельные тягачи, автопоезда имеют

серьезное преимущество — большую грузоподъемность и вместимость кузова. Эти показатели обеспечивают высокий коэффициент полезного действия автопоездов и, как следствие, приводят к снижению стоимости грузоперевозок.

При сопоставимой (например, с трехосным длиннобазным грузовиком) грузоподъемности и размерах кузова автопоезд с седельным тягачом имеет лучшую маневренность и возможность быстрой смены полуприцепа (кузова). Это успешно используется в логистических цепочках: если обычный автомобиль много времени тратит на простои под погрузкой и разгрузкой, то автопоезд с седельным тягачом можно быстро расцепить, оставить порожний полуприцеп для погрузки и зацепить уже загруженный.

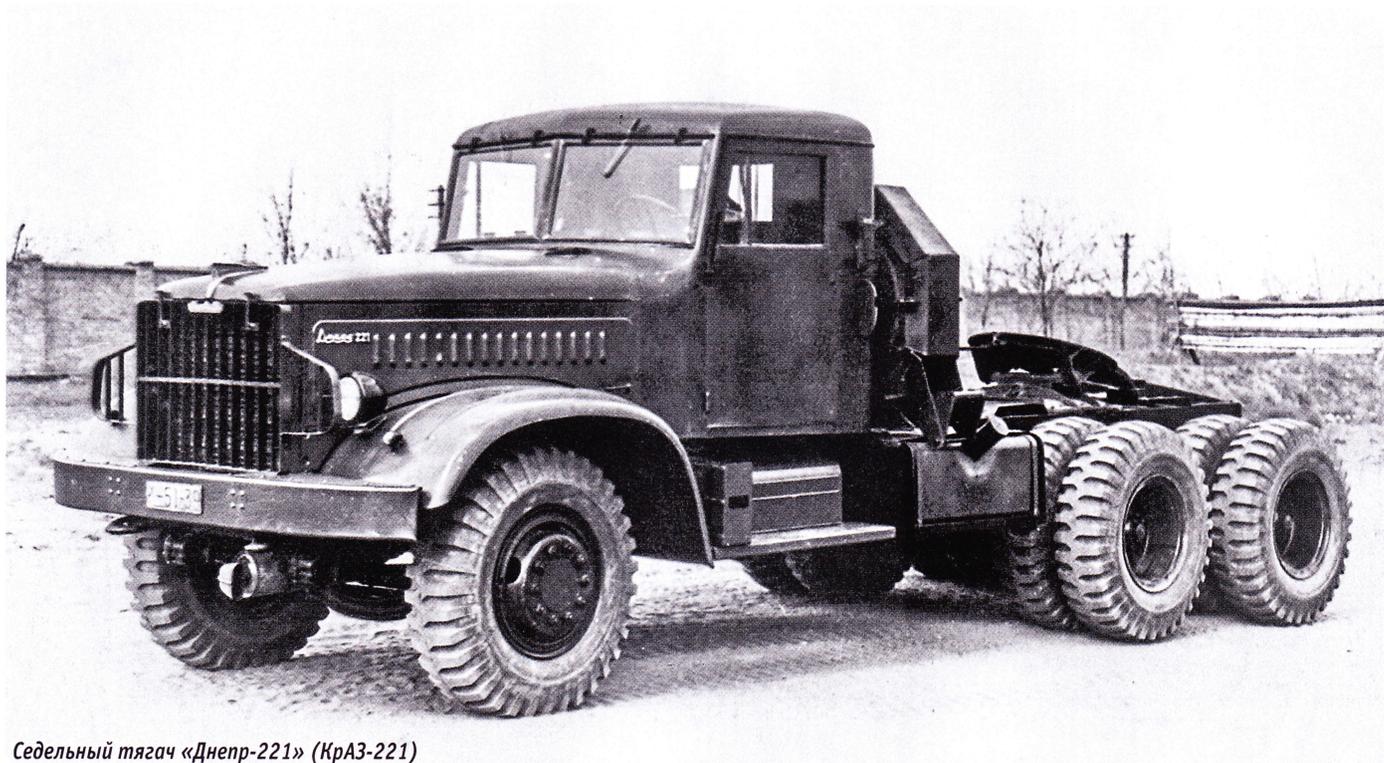
Есть у пары седельный тягач — полуприцеп и ряд врожденных недостатков. Обычно к ним относят низкую устойчивость на дороге (мокрой или скользкой), сложность

маневрирования, особенно при подаче автопоезда задом или при прохождении крутых поворотов — здесь наблюдается заметное смещение колеи прицепа к середине поворота, из-за чего поворот необходимо выполнять очень аккуратно и с большим замахом. Поэтому водители автопоездов должны иметь лучшую квалификацию и подготовку, чем водители одиночных автомобилей.

Практика показала, что преимущества автопоездов в составе седельного тягача и полуприцепа перевешивают отмеченные недостатки, поэтому они сегодня широко используются, особенно в сфере междугородних и международных перевозок. Автопоезда с полуприцепами можно видеть и в строительной отрасли, где они выполняют важные операции, практически недоступные другим видам автомобильного транспорта — например, перевозят габаритные железобетонные изделия или тяжелую строительную технику.



Седельный тягач КрАЗ-258Б с полуприцепом-тяжеловозом ЧМЗАП-5523П



Седельный тягач «Днепр-221» (КрАЗ-221)

Экономически оправдано

Седельные тягачи появились еще до Первой мировой войны, но широкое распространение, особенно в США, получили только в 20-х годах прошлого века. В СССР первые попытки построить автопоезда в составе седельного тягача и полуприцепа относятся к началу 30-х годов. Причем ранние машины, такие как АМО-7 или Я-12Д-НАТИ, были скорее поисковыми конструкциями, предназначенными для испытаний и изучения способов применения и поведения автопоездов в отечественных условиях эксплуатации.

Практическое применение седельных тягачей началось в 1933 году, когда Комбинат

реконструкции автотранспорта в Москве по заказу Московского союза потребительских обществ (МСПО) построил седельный тягач на базе «полуторки» ГАЗ-АА и к нему бортовой полуприцеп грузоподъемностью 2,5 т (по сравнению с базовой машиной прирост грузоподъемности составил 1 т). В 1936 году первые «товарные» седельные тягачи ЗИС-10 были изготовлены на Московском автозаводе имени Сталина, а их серийное производство развернули в 1938 году, когда за изготовление полуприцепов грузоподъемностью 6 т (двойной прирост грузоподъемности автопоезда по сравнению с базовым автомобилем) взялся Лодейнопольский завод автомобильных прицепов.

ЗИС-10 стал самым массовым довоенным седельным тягачом — было изготовлено 684 экземпляра. Стандартный двигатель ЗИС-5 мощностью 73 л.с. для такого автопоезда был явно слаб, поэтому у тягача пришлось изменить передаточное число главной передачи с 6,41 до 8,42. В результате максимальная скорость ЗИС-10 едва достигала до 50 км/ч — такие «сцепки» явно нельзя назвать «скороходами». Во время Великой Отечественной войны было не до разнообразия подвижного состава, поэтому к теме производства отечественных седельных тягачей вернулись лишь в 1949 году, когда на Минском автомобильном заводе небольшой серией стали делать седельный тягач МАЗ-205А (на короткобазном самосвальном шасси от МАЗ-205) и полуприцепы к нему. С 1951 года в серию пошел седельный тягач МАЗ-200В со стандартной колесной базой — такая машина потеряла в маневренности, зато стала более устойчивой на дороге. Кроме того, МАЗ-200В получил более мощный дизель ЯАЗ-204В (135 л.с. при 2000 об/мин) и задний мост с увеличенным с 8,21 до 9,81 передаточным числом.

В 1952 году к производству седельных тягачей подключился Ярославский автомобильный завод, наладив выпуск трехосных тягачей ЯАЗ-210Д, которые в основном



Серийный седельный тягач КрАЗ-221Б



работали с двухосным полуприцепом-тяжеловозом МАЗ-5203, рассчитанным на перевозку крупногабаритных грузов, или аэродромными цистернами-топливозаправщиками ТЗ-16. Но выпуск всех седельных тягачей в СССР тогда ограничивался всего лишь несколькими сотнями машин в год, то есть не был массовым.

Тем не менее, к началу 50-х годов стало очевидно, что использование автопоездов в составе седельных тягачей и полуприцепов экономически оправдано. В 1954 году вышло Постановление Совета министров СССР (№903 от 14.05.1954 года), предусматривавшее создание производственных мощностей по выпуску специализированного автотранспорта, в том числе и в составе автопоездов с седельными тягачами.

Применение специализированных полуприцепов было вдвойне оправдано. Если специализированный кузов установлен непосредственно на шасси автомобиля, такая машина будет простаивать, когда нет заказов на перевозки того вида груза, для которого она предназначена. А специализацию седельного тягача можно было легко поменять, прицепив к нему полуприцеп другого типа, необходимый в данном конкретном случае.

С этого момента в стране стало развиваться производство специализированных полуприцепов (фургонов-рефрижераторов, муковозов и цементовозов, скотовозов

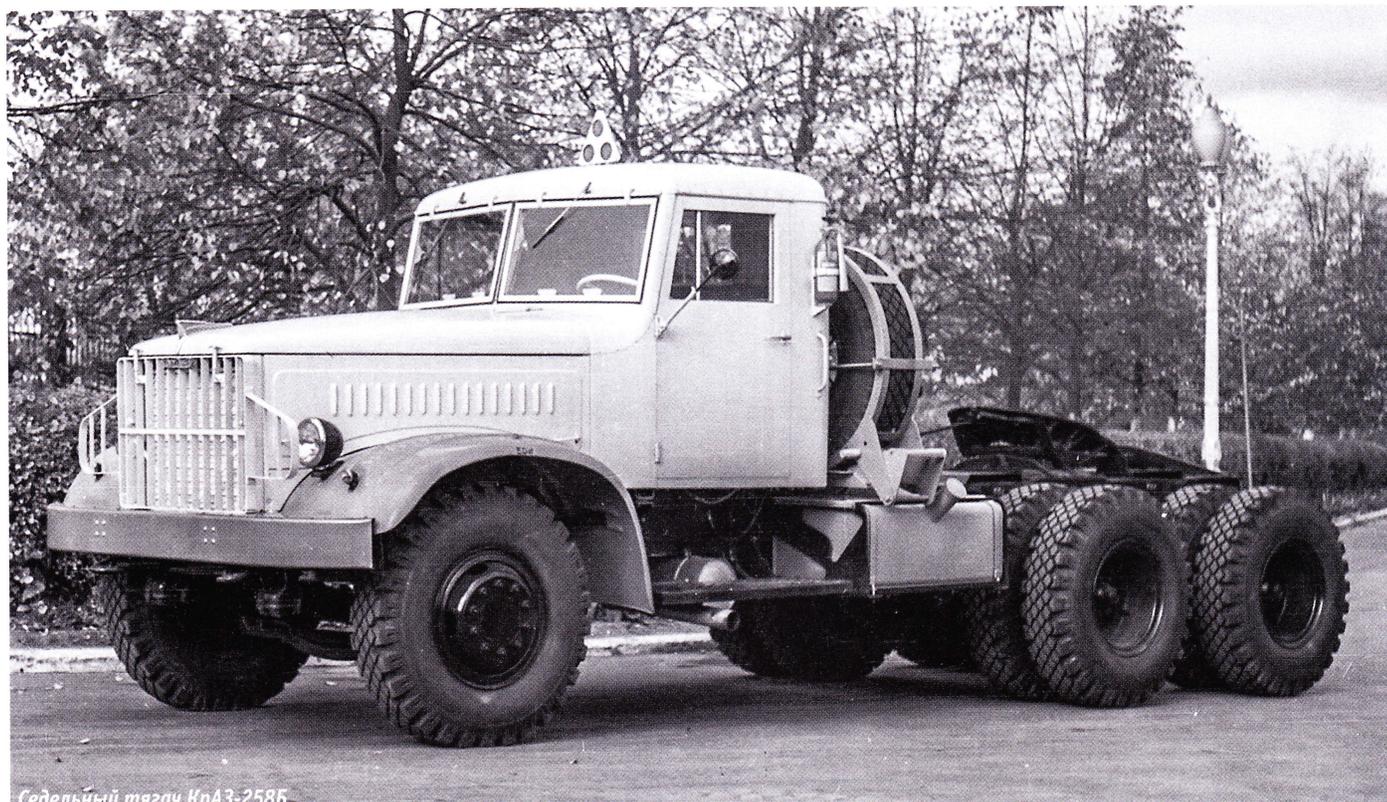


Седельный тягач КрАЗ-258 на испытаниях

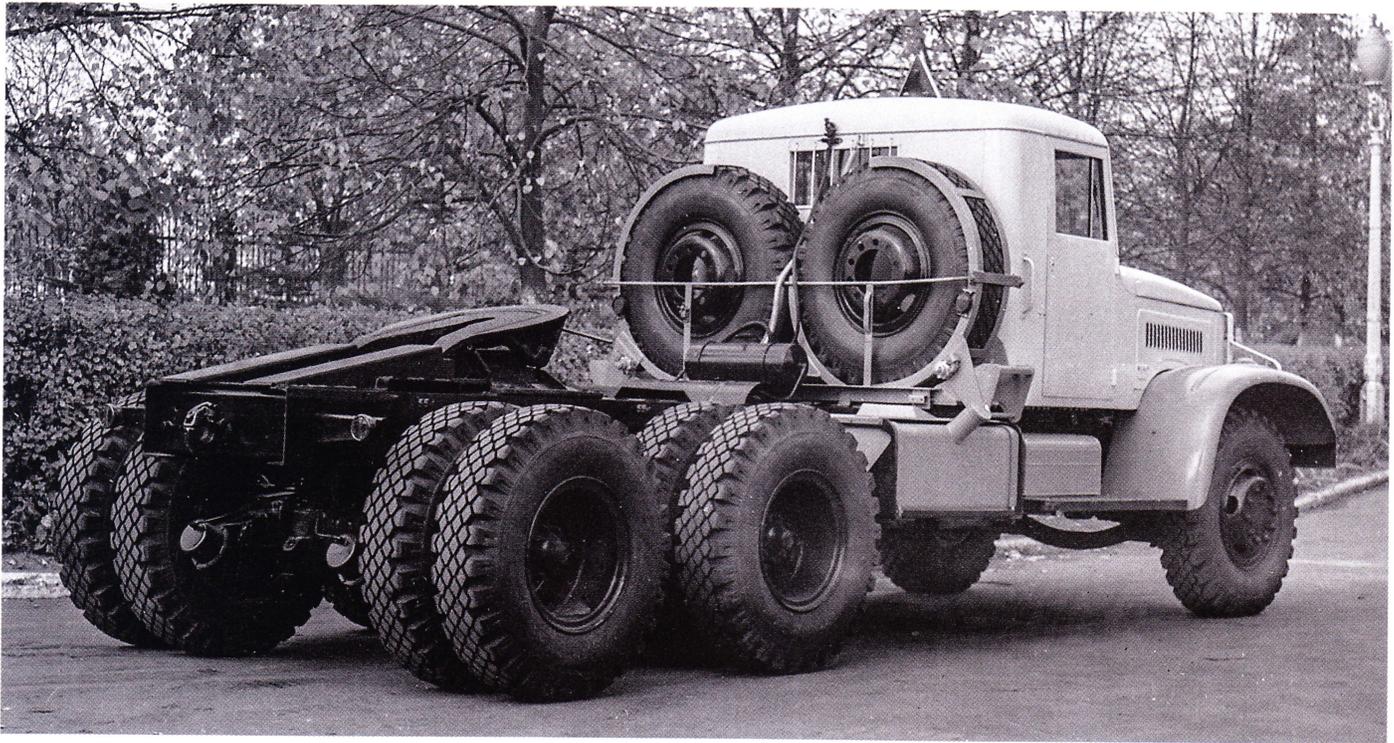
и т.д.), а седельные тягачи в 1956–1970 годах появились в производственной программе практически всех советских автомобильных заводов, выпускавших грузовые автомобили, так как их теперь требовалось намного больше. В 1960 году общее количество прицепов и полуприцепов, изготовленных на отечественных заводах, не превышало 64,5 тыс. штук, в 1965 году объем их производства вырос на 44% — до 92,9 тыс., а в 1970 году увеличился до 124 тыс. штук. В результате некоторые предприятия, в частности Кутаисский автомобильный завод, вообще перешли на выпуск только седельных тягачей.

Ярославский вариант

Из выпускавшихся в Советском Союзе седельных тягачей нам интересен ЯАЗ-210Д, поскольку он является «прародителем» героя нашего повествования — КрАЗ-258. Семейство тяжелых трехосных послевоенных грузовиков на Ярославском автомобильном заводе было разработано не без влияния зарубежных конструкций, особенно американских грузовиков, поставлявшихся в нашу страну во время войны по ленд-лизу. Среди них особенно выделялись балластные тягачи *Daimont T980* и седельные *REO 28XS*. До их появления некоторые виды перевозок были практически недоступны автомо-



Седельный тягач КрАЗ-258Б



Седелный тягач КрАЗ-258Б (вид сзади)

бильному транспорту — речь идет в основном о перевозке тяжелых неделимых грузов. А эти тягачи, работавшие в паре с прицепами и полуприцепами-тяжеловозами, достойно справлялись с поставленными задачами. И хотя изначально такие автопоезда предназначались для перевозки гусеничной военной техники (танки, самоходные установки), в Советском Союзе они

нашли применение в основном «на гражданке» — особенно в послевоенный период, когда необходимо было восстанавливать разрушенное войной народное хозяйство, завозить на возрождавшиеся фабрики и заводы тяжелое оборудование и строительную технику. Массовыми эти тяжелые американские машины у нас так и не стали: например,

седелных тягачей *REO* в 1943–1945 годах к нам было поставлено всего около ста штук — капля в масштабах всей страны. К тому же часть из них использовалась на аэродромах в паре с цистерной-топливозаправщиком, а вовсе не с полуприцепом-тяжеловозом. Чтобы восполнить дефицит таких машин в армии и народном хозяйстве, наша промышленность была вынуждена создать что-то подобное, и американский седелный тягач *REO 28XS* переродился в отечественный автомобиль ЯАЗ-210Д.

При этом заимствовалась лишь общая идея тяжелого седельного тягача, хотя силовой агрегат для ярославских трехосных грузовиков также создавался не без американского влияния: шестицилиндровый двухтактный дизельный двигатель ЯАЗ-206А представлял собой копию американского дизеля *GMC-71* (на *REO 28XS* ставился двигатель *Cummins HB600*). А вот схема трансмиссии с раздаточной коробкой и демультипликатором в одном корпусе и двумя линиями карданных передач (к каждому ведущему мосту) на ЯАЗ-210Д была своей, не повторявшей импортные варианты. Правда, это была вынужденная мера для максимальной унификации трехосного семейства ЯАЗ-210 с двухосным семейством ЯАЗ-200 и адаптации машины



За кабиной — держатель сразу для двух запасных колес



*Сборочный конвейер Кременчугского
автомобильного завода*

к отечественным условиям эксплуатации. Первые опытные образцы ЯАЗ-210Д изготовили в 1949 году. Поскольку они были предназначены для полуприцепов-тяжеловозов грузоподъемностью 25–45 т, в обязательную комплектацию входила тяговая лебедка, устанавливаемая за кабиной тягача. На тягач смонтировали форсированный до 215 л.с. двигатель и изменили передаточные числа в демультпликаторе с 2,13 до 2,28 для увеличения тяговых свойств машины.

Выпуск седельных тягачей ЯАЗ-210Д начался в 1952 году. Первое время эти автомобили комплектовались только полуприцепами-тяжеловозами МАЗ-5203 и аэродромными полуприцепами-цистернами ТЗ-16, но позже ассортимент полуприцепов был расширен в основном за счет различных конструкций, предназначенных для перевозки тяжелых и неделимых строительных грузов (плитовозы и балковозы).



В 1969 году на машинах изменилась установка передних фар и подфарников

По-настоящему новый

В 1959 году семейство трехосных ярославских грузовиков было модернизировано, в результате новый седельный тягач стал называться ЯАЗ-221. Но поскольку Ярославский автомобильный завод перепрофилировали на выпуск дизельных моторов, вскоре производство этой машины было передано на вновь образованный Кременчугский автомобильный завод, где она с 1960 года выпускалась под наименованием «Днепр-221» (КрАЗ-221).

Седельные тягачи КрАЗ-221, несмотря на свои уникальные возможности (это были самые мощные седельные тягачи, выпускавшиеся в Советском Союзе серийно), подвергались справедливой критике со стороны эксплуатантов. Прежде всего, нарекания вызывал двухтактный дизельный двигатель ЯМЗ-206, отличавшийся низкой надежностью, малым ресурсом и — чего греха таить — недостаточной мощностью. Он был привередлив к используемому топливу и маслу, плохо запускался при низких температурах.

Зная об этих проблемах, на Ярославском моторном заводе еще в 1958–1959 годах подготовили современный четырехтактный V-образный восьмицилиндровый дизель ЯМЗ-238, который должен был заменить под капотом кременчугских грузовиков



Седельный тягач КрАЗ-258Б1 с полуприцепом-тяжеловозом





КРАЗ-258Б1



ГРУЗОВИКИ





дизель ЯМЗ-206. Седельный тягач с таким мотором назвали КрАЗ-258. Новый двигатель запустили в производство в 1962 году, но заявленной мощности в 240 л.с. он не развивал. Мощность серийных образцов едва достигала 215 л.с. (такие временные моторы получили обозначение ЯМЗ-238А). Кроме того, мотор ЯМЗ-238А обладал целым рядом недостатков, обусловленных качеством его изготовления, в частности малым ресурсом. Но даже «в сыром виде» новый двигатель

седельному тягачу КрАЗ-258 не достался — первое время моторы ЯМЗ-238А выпускались в недостаточном количестве и шли прежде всего на комплектацию более важных объектов производства, в основном самосвалов КрАЗ-256. По-настоящему новым автомобилем для завода стал КрАЗ-258Б — конструкторские разработки по нему были завершены к концу 1963 года. В отличие от КрАЗ-258, он получил доработанный V-образный дизель ЯМЗ-238 с заявленной мощностью 240 л.с.

Кроме того, на предыдущих машинах слабым местом считалась 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-258Б применили новую коробку передач ЯМЗ-236С, зубья шестерен которой были усилены, а передаточные числа в ступенях уменьшены. Помимо нового двигателя и коробки передач, для КрАЗ-258Б был разработан ряд новых узлов, в частности 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), новое рулевое управление с гидроусилителем (унифицированное с грузовиками МАЗ-500), вместо 12-вольтового электрооборудования применили 24-вольтовое. Неоспоримым достоинством всех автомобилей КрАЗ является мощная рама из швеллера. Пневматическая тормозная система тягача — с тормозными механизмами барабанного типа на всех колесах. КрАЗ-258Б имел барабанный трансмиссионный стояночный тормоз с механическим приводом, установленный на левом валу раздаточной коробки. Он использовался для блокировки только заднего моста.



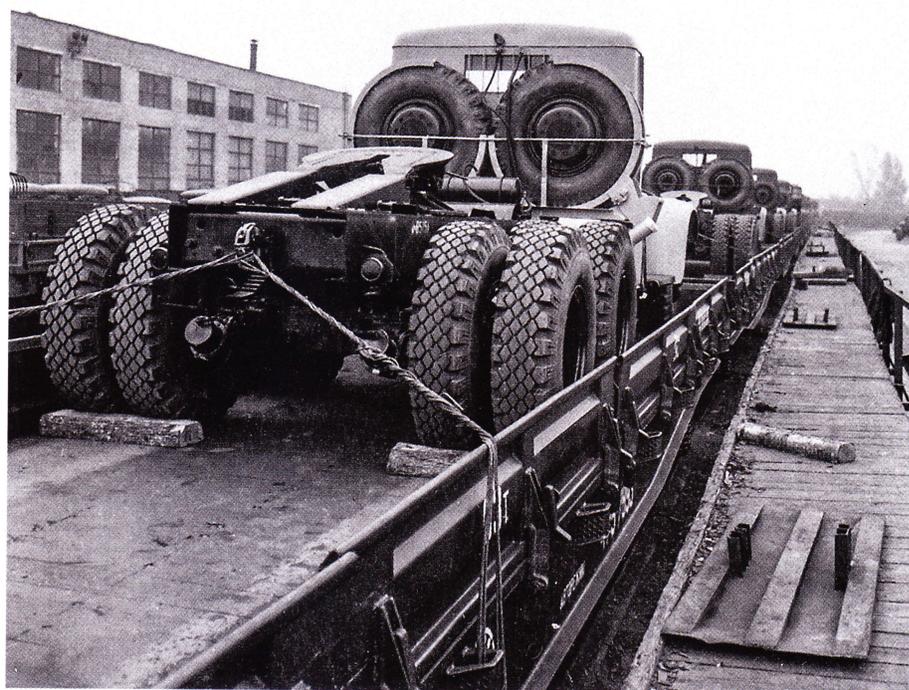
Седельный тягач КрАЗ-258Б с полуприцепом-фургоном ОДАЗ-740



Раздаточная коробка включала межосевой блокируемый дифференциал и пару передач. Высшая передача раздаточной коробки — 1,23, низшая — 2,28. Управление раздаточной коробкой осуществлялось рычагами в кабине тягача.

Полная масса буксируемого им полуприцепа составляла 30 т, а допустимая нагрузка на полуавтоматическое ССУ ограничивалась 12 т. Основным полуприцепом для тягача считался ЧМЗАП-5524П производства Челябинского машиностроительного завода автомобильных и тракторных прицепов. С ним тягач мог перевозить тяжелые неделимые грузы массой до 25 т по дорогам с твердым покрытием, допускающим осевую нагрузку до 10 т. На автомобиле КраЗ-258Б с полуприцепом ЧМЗАП-5524П осуществлялась транспортировка различных крупногабаритных грузов, в том числе тракторов, экскаваторов, бульдозеров и других строительных машин.

Просторная кабина КраЗ-258Б деревометаллической конструкции (она досталась машине в наследство от КраЗ-221) оборудовалась мягкими сиденьями на трех человек. Конечно, возраст конструкции кабины давал о себе знать — наверное, автомобили КраЗ были последними отечественными грузовиками, на которых применялись кабины с частично деревянным каркасом, обшитым снаружи металлическими листами. Такие



Отправка готовой продукции КраЗа по железной дороге. На платформах — седельные тягачи КраЗ-258Б

кабины быстро рассыхались, теряли первоначальную геометрию: одна из характерных примет грузовиков КраЗ того периода — плохо закрывающиеся двери кабины. Но у завода долгое время не было возможности перейти на выпуск цельнометаллической

кабины, так как изначально такое штамповое и сварочное производство отсутствовало, а для его организации необходимы были большие средства, которые долго не выделялись. Кроме того, задание на изготовление штампов было выдано другим



Седельный тягач КраЗ-258Б



Седелные тягачи КрАЗ часто использовали для буксировки башенных кранов

автомобильным предприятиям, имевшим соответствующие штампо-инструментальные производства (ГАЗ и ЗИЛ), но они не спешили выполнять заказы Кременчугского автомобильного завода, так как были заняты подготовкой своих новых моделей.

Тем не менее, деревометаллическая кабина КрАЗ была не так уж плоха. Вот как ее достоинства (а заодно и всей машины) описаны в рекламном буклете Автоэкспорта: «Нормальная температура в кабине, как летом, так и зимой, поддерживается эффективной системой отопления и вентиляции. Наличие смывателей и стеклоочистителей способствует созданию хорошей обзорности в любую погоду. Регулируемое зеркало заднего вида, противосолнечный козырек, вентилятор обдува водителя, ящик для хранения мелких вещей и пепельница являются дополнительными удобствами. Рациональное расположение приборов, коробка передач с синхронизаторами и рулевое управление с гидравлическим усилителем облегчают управление автомобилем в любых дорожных условиях. Хорошая обзорность, эффективные тормоза тягача и полуприцепа в сочетании с легким рулевым управлением гарантируют полную безопасность езды на автомобиле КрАЗ-258».

Пока подготовленный автомобиль КрАЗ-258Б ожидал начала поставок двигателя ЯМЗ-238, ряд его узлов и агрегатов можно

было внедрить на выпускаемых КрАЗ-221. Так в 1963 году появился «переходной» седельный тягач КрАЗ-221Б. Он имел общую с КрАЗ-258 ходовую часть, но старый двигатель ЯМЗ-206И предыдущего поколения (вариант с увеличенной с 165 до 180 л.с. мощностью). Седельный тягач КрАЗ-221Б выпускался на Кременчугском автомобильном заводе до 1967 года и был снят с производства лишь после того, как в 1966 году начали выпуск автомобилей КрАЗ-258Б. По мере наращивания поставок новых двигателей доля нового седельного тягача в производственной программе росла, а доля «переходной» модели КрАЗ-221Б сокращалась.

Другой облик

В 1969 году автомобили КрАЗ-258Б приобрели новый облик, лишившись архаичной армейской решетки защиты фар. Отныне передние фары и подфарники не крепились к крыльям, а устанавливались в специальной

коробчатой надставке на крыле, прозванной на заводе «скворечником». С двумя круглыми отверстиями под светотехнику она и правда чем-то походила на скворечник. В этом же году автомобили КрАЗ-258Б получили более технологичные цилиндрические топливные баки объемом 165 л вместо прямоугольных объемом 225 л. С таким запасом топлива (при расходе дизтоплива в среднем по 50 л на 100 км пути и средней скорости передвижения в 40 км/ч) можно проехать примерно 660 км. А максимальная скорость у тягача изначально была относительно небольшой — всего 68 км/ч.

В 1969 году на машину стали ставить два прямоугольных зеркала заднего вида с увеличенной площадью обзора вместо одного маленького квадратного со стороны водителя.

В 1972 году, в соответствии с требованиями ГОСТ, на передних крыльях появились



Основной задачей седельных тягачей КрАЗ была буксировка полуприцепов-тяжеловозов. На снимке КрАЗ-258Б1 поздних выпусков (конца 80-х годов)



Седелные тягачи использовались на аэродромах для буксировки цистерн-топливозаправщиков ТЗ-22

боковые повторители указателей поворотов. Машина начала комплектоваться усовершенствованной коробкой передач ЯМЗ-236Н, а на выходных валах раздаточной коробки, ведущих мостов и промежуточной опоры стали устанавливаться двухкромочные сальниковые уплотнения, что позволило устранить течи масла в этих агрегатах, часто отмечаемые в эксплуатации. В результате постоянных модернизаций и совершенствования конструкции ресурс выпускаемых тягачей КрАЗ-258Б постоянно увеличивался: если до 1969 года их ресурс составлял 100 тыс. км, потом 125 тыс. км, то уже в конце 70-х годов — 180 тыс. км. В 1975 году, в соответствии с международными требованиями (автомобили-самосвалы КрАЗ активно поставлялись на экспорт), провели модернизацию тормозной системы КрАЗ-258Б с применением отдельных контуров на колеса переднего и среднего мостов и отдельно на колеса заднего. При этом на всех колесах оставались тормозные механизмы барабанного типа с двумя внутренними колодками. С 1976 года модернизированные седелные тягачи с двухконтурной тормозной системой стали называться

КрАЗ-258Б1. К декабрю 1979 года они полностью вытеснили с конвейера предшественника КрАЗ-258Б с одноконтурной тормозной системой.

Кстати, обновленные модели КрАЗ с двухконтурной тормозной системой внешне можно легко отличить от предшественников по двум большим баллонам-ресиверам, расположенным на правой подножке кабины.

В 1988 году с конвейера завода начали сходить седелные тягачи КрАЗ-258Б1 с измененным расположением передних световых приборов. Этим завод был обязан введению государственной приемки продукции на советских предприятиях.

Органы госприемки подчинялись Госкомитету СССР по стандартам и финансировались за счет сметы этой организации, то есть были независимы от руководства предприятий и профильных министерств. В обязанности органов госприемки входил контроль качества продукции на соответствие техническим условиям (ТУ), конструкторско-технической и другой нормативной документации, действующей на предприятии, а самое главное — на соответствие

продукции действующим государственным и отраслевым стандартам.

Госприемка на КрАЗе была организована в ноябре 1986 года. После ее введения качество выпускаемых автомобилей заметно выросло, но одновременно обнаружилось множество несоответствий действующим на тот момент стандартам. Так, высота расположения передних световых приборов от поверхности дороги на неполноприводных КрАЗах не соответствовала требованию действующего 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.

Производство седелных тягачей КрАЗ-258Б1 было прекращено в 1989 году. Всего выпущено более 35 тысяч экземпляров.

Выпуск автомобилей КрАЗ-258, КрАЗ-258Б и КрАЗ-258Б1 в 1966–1989 годах (экз.)

Год	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
Выпущено	200	1157	1404	1179	1352	1553	1528	1634	1680	1765	1799	1846
Год	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989
Выпущено	1783	1939	1829	Нет данных	1803	1636	1624	1665	1568	1516	Нет данных	1418

Седельные тягачи КрАЗ-258 выпускались в нескольких комплектациях и вариантах, в том числе экспортных: КрАЗ-258Э (КрАЗ-258БЭ) для стран с умеренным климатом и КрАЗ-258Т (КрАЗ-258БТ) для стран с тропическим климатом. КрАЗ-258Т были лишены отопителя кабины и отличались измененной системой охлаждения двигателя. Кроме того, с 1979 года выпускался седельный тягач КрАЗ-258БС в северном исполнении.

Балластный тягач на базе КрАЗ-258



ний, так как седельный тягач КрАЗ-258 изначально планировалось использовать в качестве тягача для полуприцепов-тяжеловозов. В результате все переоборудование КрАЗ-258 в балластный тягач заключалось в демонтаже седельно-сцепного устройства и установке вместо него на раму металлического кузова для размещения балласта, которым обычно служили бетонные блоки.

Переоборудованные балластные тягачи служили не только для буксировки многоосных прицепов-тяжеловозов, но и в качестве эвакуаторов для грузовых автомобилей и автобусов. Подобные тягачи (иногда дополнительно оборудованные сзади краном-балкой для вывешивания переднего моста неисправного грузовика или автобуса методом полупогруза, например при транспортировке машины с неисправным рулевым управлением) широко использовались московскими автобазами и автокомбинатами. В «Мосгортрансе» такие тягачи эксплуатировались до середины 2000-х годов.

Так как производство заводских вариантов балластных тягачей было прекращено еще в 1959 году (ЯАЗ-210Г), а потребность в них оставалась, под их переоборудование чаще всего использовалось шасси седельного

тягача КрАЗ-258. Оно идеально подходило для этих целей, поскольку имело короткую колесную базу (важно для улучшения маневренности тягача) и хороший подбор трансмиссионных передаточных отноше-



Балластные тягачи, работавшие в разные годы в Москве, были переоборудованы из седельных тягачей КрАЗ-258Б и КрАЗ-258Б1

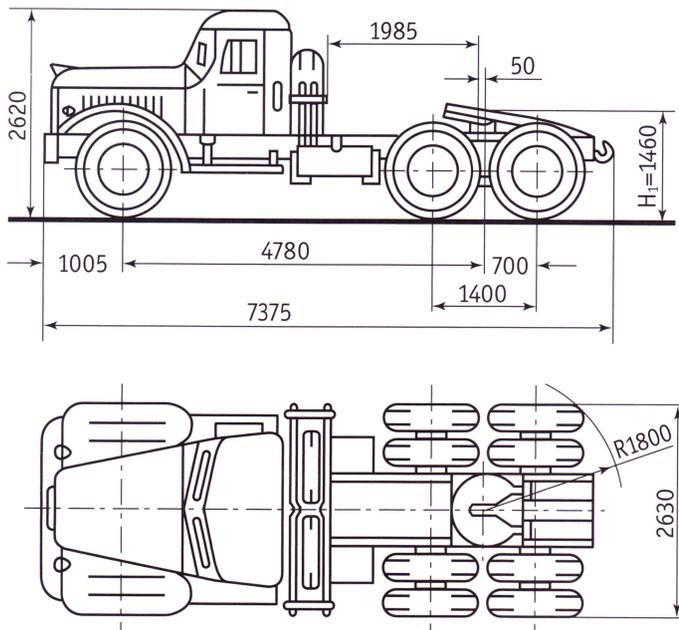


Схема автомобиля КрАЗ-258Б1

Технические характеристики КрАЗ-258Б1

Число мест	3
Допустимая нагрузка на ССУ	12 000 кг
Полная масса буксируемого полуприцепа	30 000 кг
Время разгона до 50 км/ч	62 сек
Максимальная скорость	68 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	50 л
Запас хода по контрольному расходу топлива	650 км
Наименьший радиус поворота	12,3 м
Электрооборудование	24 V
Размер шин	12,00-20 (320-508)
Масса, кг	
снаряженная (для машины с лебедкой)	9680
полная, в том числе:	21 905
на переднюю ось	4420
на заднюю тележку	17 485
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 отдельным приводом на тормозные механизмы передней оси, 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

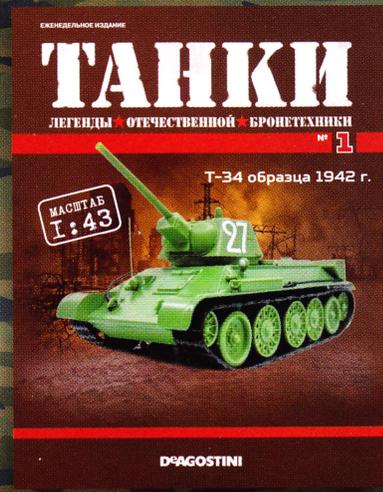


НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



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



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Специальный выпуск коллекции «Автолегенды СССР»: «Уайт-АМО»

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

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации



СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ
УПМ-350-131



DeAGOSTINI

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску

16+

