

# СТАЛЬНОЙ характер



НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ  
КАПОТНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ **КРАЗ**

# СТАЛЬНОЙ характер

Главный редактор: Д. Стеганцева

Дизайн и верстка: Д. Стеганцева, Р. Воронченко

В журнале использованы фото: С. Вязовской, С. Дуня, Д. Стеганцевой, С. Сазонова, В. Ухналя, С. Попсуевича, Г. Зинченко, Е. Никоновой, В. Терешина, М. Шелепенкова, К. Закурдаева, В. Терентьева, из архива ХК «АвтоКрАЗ».

Адрес редакции: Пресс-служба ХК «АвтоКрАЗ»  
ул. Киевская 62, г. Кременчуг, Украина, 39631  
тел.: (0536) 766092, тел/факс: (0536) 766208  
e-mail: [pr@kraz.ua](mailto:pr@kraz.ua)

При использовании материалов ссылка на журнал обязательна

Печать: «Пресс-Лайн», г. Кременчуг. Тираж 1000 экз.



4-5



6-8



9-11



12-13

# СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ КОМПАНИИ	<b>4-5</b>	<b>18-19</b>	ЕГИПЕТ: ИСПЫТАНИЯ НА ПРОЧНОСТЬ
САМОСВАЛ КРАЗ С18.1: НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ КАПОТНИКОВ	<b>6-8</b>	<b>20-24</b>	КАБИНА "КРАЗ": ПРОШЛОЕ, НАСТОЯЩЕЕ, БУДУЩЕЕ
НА СЛУЖБЕ У ГОРОДА	<b>9-11</b>	<b>25-26</b>	ЛИКВИДАТОРЫ
ОГНЕБОРЕЦ С БОЛЬШИМИ ВОЗМОЖНОСТЯМИ	<b>12-13</b>	<b>26</b>	КОЛЕСА СТРАНЫ СОВЕТОВ. БЫЛИ И НЕБЫЛИЦЫ
ВТФ "КРАЗ": 20 ЛЕТ НА МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ	<b>16-17</b>	<b>27</b>	КРАЗЫ-АКТЕРЫ



**16-17**



**18-19**



**20-24**



**25-26**

## АВТОМОБИЛИ КРАЗ С КАБИНАМИ RENAULT И MAN



Холдинговая Компания "АвтоКрАЗ" адаптировала на автомобильное шасси КрАЗ Н23.2 кабины известных европейских брендов - фирм "Renault" и "MAN". Это очередной шаг Компании в работе по развитию нового перспективного семейства автомобилей КрАЗ с компоновочной схемой "кабина над двигателем".

Автомобили КрАЗ Н23.2R и КрАЗ Н23.2М оснащены шестицилиндровым ярославским двигателем ЯМЗ-6501.10 (Евро 3) мощностью 360 л. с.

Кабины автомобилей имеют высокие эргономические показатели: комфортабельные сидения, регулируемую по углу и высоте рулевую колонку, функциональную панель приборов.

Планируется, что на шасси КрАЗ Н23.2R и КрАЗ Н23.2М будут устанавливаться различные спецнадстройки, в первую очередь для коммунального хозяйства.

## БОГАТЫРЬ КРАЗ Н30.1Е - В СЕРИИ!

Холдинговая Компания "АвтоКрАЗ" приступила к серийному производству автомобиля-шасси КрАЗН 30.1Е колесной формулы 8x6, который в начале этого года успешно завершил сертификационные испытания.

Тяжелый специальный четырехосный автомобиль-шасси повышенной проходимости КрАЗ Н30.1Е грузоподъемностью 30 т оснащен двигателем ЯМЗ-6581.10 мощностью 420 л.с. экологического класса Евро 3. Он предназначен для монтажа различных спецнадстроек с особо тяжелым и габаритным технологическим оборудованием. Особенно ждут такой автомобиль на газовых и нефтяных месторождениях.

Первый серийный автомобиль КрАЗ Н30.1Е сошел с главного конвейера Кременчугского автомобильного завода накануне юбилейной годовщины национального праздника – 20-летия независимости Украины. Примечательно, что КрАЗ Н30.1Е оказался 100-тысячным украинским автомобилем, собранным за этот период.

Два автомобиля-шасси КрАЗ Н30.1Е из партии первых серийных машин изготовлены по заказу официального импортера автомобилей КрАЗ в Российской Федерации – компании "РусКрАЗ". На одном из них Ишимбайским машзаводом – одним из ведущих машиностроительных предприятий РФ – установлен подъемный агрегат А100, предназначенный для освоения и ремонта нефтяных и газовых скважин. На базе второго шасси Научно-производственным объединением "Авиаисток" изготовлена аэродромная газоструйная машина, предназначенная для удаления с бетонных покрытий аэродромов влаги, снега и прочего.



## "ДОРОЖНИК" С КАБИНОЙ RENAULT ПОБЕДИЛ В ТЕНДЕРЕ

Холдинговая Компания «АвтоКрАЗ», по условиям выигранного тендера, изготовила первую партию комбинированных дорожных машин КрАЗ С20.2R «Дорожник» (6x4) на базе самосвала пятого поколения автомобилей КрАЗ с компоновкой «кабина над двигателем». Спецавтомобили оснащены навесным оборудованием для зимнего содержания дорог хорватской фирмы «RASCO» и кабиной французской фирмы «Renault». Они оборудованы 6-цилиндровым ярославским двигателем ЯМЗ-6501.10 (Евро 3), мощностью 362 л.с., однодисковым сцеплением MFZ 430 и механической двухдиапазонной коробкой передач 9JS200ТА. Кабина - Renault Kerax - имеет высокие эргономические показатели рабочего места водителя.

Специалисты дорожных организаций считают, что технические возможности автомобиля КрАЗ, в сочетании с оборудованием "RASCO", - лучшее предложение на сегодняшний день для эффективной очистки и защиты дорог и автомагистралей от снега и обледенения.



## АВТОЗАВОД ОТМЕЧЕН ГОСУДАРСТВЕННОЙ ПРЕМИЕЙ

Президент Украины подписал Указ о присуждении Государственной премии Украины в области науки и техники 2010 года работникам Холдинговой Компании "АвтоКрАЗ" за весомый личный вклад в создание и развитие конструкции автомобилей КрАЗ специального назначения.

В числе лауреатов Государственной премии: генеральный директор Холдинговой Компании "АвтоКрАЗ" Сергей Сазонов, экс-технический директор Александр Гриценко, экс-главный конструктор автозавода Михаил Корсун и водитель-испытатель Василий Ухналь.



## КРАЗ-5233 "СПЕЦНАЗ" НА ВООРУЖЕНИИ ВС УКРАИНЫ!

Автомобиль-вездеход КрАЗ-5233BE "Спецназ" поставлен на вооружение украинской армии.

Автомобиль повышенной проходимости КрАЗ-5233BE и его модификации предназначен для оперативной доставки личного состава воинских частей, подразделений специального назначения, а также различного оборудования, артиллерийских систем калибром до 152 мм, комплексов связи и радиоэлектронной борьбы.

Государственные испытания автомобиля КрАЗ-5233BE "Спецназ", которые проводило Министерство обороны, были успешно завершены в сентябре прошлого года. Автомобили прошли около 30 тысяч километров по бездорожью, в различных экстремальных дорожных и природно-климатических условиях.

Этот автомобиль – настоящий покоритель бездорожья. Он неоднократно подтверждал это высокое звание, демонстрируя свои возможности на различных полигонах мира. Один из показов работы автомобиля КрАЗ-5233BE "Спецназ" состоялся в этом году на юбилейной 10-й Международной выставке военной техники "IDEX-2011", проводившейся в Абу-даби. Традиционно Холдинговая Компания "АвтоКрАЗ" приняла в этой выставке участие. Здесь, в очередной раз, кременчугский вездеход оказался на высоте: он с легкостью прошел все препятствия полигона.



## ДЕБЮТ НОВОГО КАПОТНИКА КРАЗ

Новый капотный автомобиль КрАЗ В18.1Х колесной формулы 6x6 дебютировал сразу на двух Международных выставках: «Автодорэкспо-2011», проводившейся 15-17 ноября в Киеве, и «Российский лес», проходившей 7 - 9 декабря в Вологде (РФ).

Автомобиль КрАЗ В18.1Х получил новый дизайн кабины, интегральный пластиковый капот, панорамное стекло, новый бампер и панель приборов, которые выводят кременчугский грузовик на современный мировой уровень.

Он оборудован 360-сильным 6-цилиндровым рядным двигателем ЯМЗ-6511, соответствующим экологическому классу Евро 4. Этот силовой агрегат, выпускаемый Ярославским моторным заводом по лицензии фирмы «Renault», оборудован системой рециркуляции отработавших газов, одноступенчатой немецкой сцеплением MFZ 430 и китайской механической двухдиапазонной коробкой передач 9JS200TA.



# Автомобиль КрАЗ С18.1: новое поколение капотных грузовиков





**Сергей Васечек,  
главный конструктор  
ХК "АвтоКрАЗ"**

Автомобиль КрАЗ С18.1 – важный шаг кременчугских автомобилестроителей по созданию нового модельного ряда капотных автомобилей КрАЗ. Этот автомобиль отличается от предшественников повышенной эффективностью в работе, топливной экономичностью, низким уровнем шума и вибрации. Специализация нового автомобиля не изменилась: работа на стройплощадках и в карьерах, перевозка различных навалочных грузов и другие, присущие самосвалам, работы. А вот внешний облик и основные агрегаты автомобиля новые.

Главной особенностью автомобиля-самосвала КрАЗ С18.1 является 360-сильный 6-цилиндровый рядный двигатель жидкостного охлаждения ЯМЗ-6511 (Евро 4). Новый силовой агрегат, выпускаемый Ярославским моторным заводом по лицензии фирмы «Renault», оборудован системой рециркуляции отработавших газов, однодисковым сцеплением MFZ 430 и механической двухдиапазонной коробкой передач 9JS200ТА.

На самосвале КрАЗ С18.1 впервые в истории Кременчугского автомобильного завода применен пластиковый интегральный капот. Его конструкция обеспечивает хороший доступ к двигателю. Новые панель приборов, сидение и обивка, а также другие конструктивные решения практически полностью изменили интерьер кабины.

Новый самосвал может оборудоваться различными силовыми установками и самосвальными платформами объемом 12 и 16 куб. м, а также

платформой полукруглого сечения объемом 14 куб.м.

Автомобиль КрАЗ С18.1 оборудован новой усиленной балансирной подвеской задних мостов, он имеет ряд других конструкторских решений, ранее не применявшихся на серийных капотных грузовиках.

Дебют КрАЗ С18.1 состоялся на главном строительном форуме России – Международной специализированной выставке «Строительная Техника и Технологии'2011», проходившей в конце мая этого года.

Новый автомобиль привлек на экспозицию Ком-



**Интерьер кабины самосвала КрАЗ С18.1**



**Новый двигатель ЯМЗ-6511 удобно разместился в подкапотном пространстве**





пани большое количество посетителей, среди которых журналисты столичных и региональных автомобильных изданий, дилеры Компании, эксплуатационники. "Машина получилась достойной! Поздравляем с очередной новинкой! "КрАЗ" движется семимильными шагами!" - резюме посетителей экспозиции ХК "АвтоКрАЗ".

Высокую оценку новому капотнику дали авторитетные автожурналисты. В частности, они отметили:

**Федор Лапшин, редактор журнала "АвтоРевю":**

— За 20 лет работы автомобильным журналистом видел много первых образцов, и этот новый капотный КрАЗ для первого образца сделан просто великолепно. Он настолько аккуратен, настолько чисто сделан, настолько приятно сидеть в кабине! Мои поздравления!

Пластиковый капот совершенно не смущает, это нормальное решение. В Америке 80% машин ходят с пластиковыми капотами, которые точно также открываются. Капот у нас традиционно любят, потому что это — полтора метра жизни.

**Дмитрий Гладкий, главный редактор журнала "Грузавтоинфо":**

— Получилось, довольно таки, хорошо. Капот нового дизайна слился воедино с серийной кабиной: не портят друг друга, а органично дополняют. При этом машина, сохранив свою сущность, стала на порядок новее и свежее. За дизайн хвалим! Дизайн нравится.

Конечно, есть опасения: народ боится пластика. "КрАЗу" не надо этого бояться — нужно приучать потребителя.

**Владимир Новоселов, заместитель главного**

**редактора журнала "СТТ":**

— Очень радует, что "КрАЗ" является одной из немногих на сегодняшний день компаний бывшего Советского Союза, которые в современных условиях не выживают, а живут полнокровной жизнью. Постоянно, особенно в последние годы, у "КрАЗа" появляются какие-то новинки: сначала — бескапотная кабина, теперь вот новая — капотная, сотрудничество с фирмой



"Renault" по вопросу установки новой кабины. Я, как журналист, пытаюсь доводить объективную информацию до конечных потребителей и вижу, что она позитивно воспринимается.

Желаю удачи Кременчугскому автозаводу, чтобы в современных рыночных условиях, условиях российского рынка он не сбавлял темп и улучшал свои позиции, чтобы росло число поклонников его техники. Уверен, что их и будет больше, потому что видны позитивные перемены в новых моделях.

**Константин Закурдаев, главный редактор журнала "Коммерческие авто":**

— Очень радует то, что "КрАЗ" продолжает совершенствоваться именно капотные серии, не сконцентрировавшись полностью на бескапотных моделях, представляет новые автомобили, которые отличаются лучшими компоновочными решениями, в частности, капота, интерьером кабины. Это делает привычные для наших транспортников автомобили КрАЗ современными и пригодными к



эксплуатации в течение еще многих лет.





# КрАЗы на службе у города



Уборка листьев спецмашиной КрАЗ К12.2.  
Кременчуг, октябрь 2011 г.



Очистка прибордюрной зоны от грязи и пыли.  
Кременчуг, август 2011 г.

Еще совсем недавно жители украинских городов воспринимали движущиеся по дорогам бескапотные кременчугские автомобили как диковинку, но уже сегодня новый облик КрАЗа стал привычным. Кременчугский бескапотник уверенно входит в коммунальный сектор рынка.

Коммунальные машины "КрАЗ" практически не уступают своим иностранным собратьям. Вакуумная подметально-уборочная машина КрАЗ К12.2 предназначена для механизированной уборки городских дорог с асфальтовым или цементобетонным покрытием. Она выполняет полный комплекс работ от подметания и загрузки мусора в бункер до самосвальной выгрузки его в местах утилизации.

На двухосном автомобиле-шасси КрАЗ Н12.2 колесной формулы 4х2 смонтировано специальное оборудование немецкой компании "Bucher-Schoerling". Автомобиль оснащен новым рядным шестицилиндровым двигателем ЯМЗ-536 (Euro 4) мощностью 312 л.с. В состав подметально-уборочного оборудования входит мусороприемный бункер объемом 6 куб.м, бак для воды емкостью 1500 л, дисковые и цилиндрические щетки, всасывающий раструб для подбора крупного мусора, система пылегашения и увлажнения при уборке. Кроме этого, спецмашина может мыть дорожные знаки и ограждения дорог, а после работы – и саму себя.

Управление рабочими органами осуществляется с пульта управления, размещенного в кабине водителя. Предусмотрен контроль работы спецоборудования, в частности степень засоренности воздушного фильтра.

Кременчугский автоуборщик – универсальный, он может использоваться круглогодично.

Автомобиль-мусоровоз КрАЗ К16.2 предназначен для механизированной уборки бытового мусора и контейнеров с промышленными отходами.

Мусоровозное оборудование установлено на трехосном бескапотном шасси КрАЗ Н23.2 колесной формулы 6х4, оснащенном новым шестицилиндровым рядным ярославским двигателем



Загрузка мусора контейнерным способом автомобилем КрАЗ К16.2. Кременчуг, июль 2011 г.

ЯМЗ-6501.10 (Евро 3) мощностью 362 л.с.

Оборудование включает в себя съемный контейнер объемом 30 м<sup>3</sup> и кран-манипулятор с грейферным захватом объемом 0,35 м<sup>3</sup>.

Грузоподъемность автомобиля — 23 тонны. Главные преимущества нового отечественного автомобиля-мусоровоза — многофункциональность и высокая производительность.

Благодаря бескапотной компоновке новых ком-

мунальных автомобилей, обеспечивается высокая маневренность и хороший обзор, что позволяет производить уборку мусора в самых узких проездах и улицах города.

Первые отечественные коммунальные автомобили-мусоровозы: с контейнерной загрузкой - КрАЗ К16.2, с задней загрузкой - КрАЗ К12.2 и вакуумный автопылесос КрАЗ К12.2 - прошли опытную эксплуатацию в различных городах Украины. В целом, как показали испытания, новые украинские спецмашины с работой справляются не хуже импортных автомо-

билей.

Водитель-испытатель испытательного центра ХК "АвтоКрАЗ" Сергей Краевский так оценивает новые автомобили:

*"Новые коммунальные машины для "КрАЗа" — это настоящий прорыв, ведь в коммунальном секторе до недавнего времени была только импортная техника. Теперь все изменилось.*

*На одном автомобиле-мусоровозе, из первой партии коммунальных машин, переданных городу для проведения опытной эксплуатации, мне довелось работать. Новый автомобиль*

#### ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Спецавтомобиль.....	КрАЗ К12.2	КрАЗ К16.2	КрАЗ К12.2
Базовое шасси .....	КрАЗ Н12.2	КрАЗ Н23.2	КрАЗ Н12.2
Колесная формула.....	4x2	6x4	4x2
Двигатель 6-цилиндровый рядный с турбонаддувом.....	ЯМЗ-536 (Евро 4)	ЯМЗ-6501.10 (Евро 3)	ЯМЗ-536 (Евро 4)
Мощность при 2300 мин <sup>-1</sup> , кВт (л.с.) .....	230 (312)	266 (362)	230 (312)
Коробка передач механическая 9-ступенчатая .....	9JS150TA	9JS200TA	9JS150TA
Масса снаряженного автомобиля, кг .....	11650	16600	13050
Масса спецоборудования, кг.....	4300	6400	5700
Полная масса автомобиля, кг.....	21000	32700	20000
Скорость, км/ч.....	90	90	90
Радиус поворота, м .....	8,5	10	8,5





Мусоровоз КраЗ К12.2 с задней загрузкой на опытной эксплуатации в г. Донецк, июнь, 2011 г.



легкий в управлении, маневренный, с хорошей обзорностью и замечательной плавностью хода. Работать на такой машине – одно удовольствие.

Ежедневно, в течение полугода, автомобиль выходил на маршрут для уборки и вывоза бытового мусора контейнерным способом. За весь период работы он "наездил" 20 тыс. километров - и ни одной поломки! Все системы работали в штатном режиме, машина вела себя отлично.

Режим эксплуатации новой маши-



Сергей Краевский,  
водитель-испытатель  
испытательного центра  
ХК "АвтоКрАЗ"

ны достаточно интенсивный: за девятичасовую рабочую смену, общей протяженностью 120 км, делали три ходки. Полная загрузка кузова происходила после объезда пяти улиц. В условиях тесных дворов и ограниченного проезда на капотнике вряд ли удалось бы справиться с поставленной задачей. У этой машины проблем с передвижением не возникало. Верю в этот автомобиль! У него хорошее будущее."



# КрАЗ Н23.2 (АЦ-13-70): огнеборец с большими возможностями



Новый пожарный автомобиль КрАЗ Н23.2 (АЦ-13-70) создан Холдинговой Компанией «Авто-КрАЗ» по заказу горняков Еристовского горно-обогатительного комбината в содружестве с компанией «Титал», специализирующейся на выпуске аварийно-спасательных автомобилей и оборудования.

Базой для нового украинского огнеборца послужил автомобиль КрАЗ Н23.2 колесной формулы 6x4, оснащенный ярославским двигателем ЯМЗ-6501.10 (Евро 3), мощностью 362 л. с.

За кабиной автомобиля расположен специальный отсек для четырех человек боевого расчета, который оборудован переносной радиостанцией, аптечками и средствами индивидуальной защиты, за спинками сидений удобно размещены дыхательные аппараты.

Пожарный автомобиль КрАЗ Н23.2 (АЦ-13-70) оборудован различным аварийно-спасательным оборудованием, в том числе гидро-, пневмоинструментом, мотопомпой, бензопилой, турбо-

вентилятором, первичными средствами пожаротушения, а также комплектом оборудования пожарно-технического вооружения, находящимся в специальных отсеках, закрывающихся гофрированными шторками.

Представитель заказчика – коммерческий директор Еристовского ГОКа Юрий Химич, выразил компании благодарность за оперативность выполнения заказа, в частности отметив:

"Сегодня мы получили новый отечественный продукт - пожарную машину, созданную на базе перспективной бескапотной модели автомобиля КрАЗ. Аналогов ей в украинском машиностроении нет. Руководство компании придерживается правила приобретения лучшего оборудования из того, что предлагает нам мировой рынок. Вместе с этим, мы стремимся поддерживать украинские компании, закупая у них товары и услуги. Мы с удовлетворением отмечаем, что эта машина была изготовлена и укомплектована украинским производителем".



## МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТОВ

Начальник аварийно-спасательной службы Полтавского ГОКа С. Остапченко:

– Личный состав моего подразделения очень доволен, этот автомобиль – мечта, новая, мощная, хорошая техника, к тому же, отечественная, у нас такого автомобиля еще не было. Все самое необходимое для тушения пожаров и выполнения различных аварийно-спасательных работ установлено на нем. Четыре "пожарки", имеющиеся в нашем парке, не идут в сравнение с одной этой машиной.



Инженер по пожарной безопасности Еристовского ГОКа В. Болдарев:

– Автоцистерна КраЗ Н23.2 (АЦ-13-70) имеет уникальные технические параметры и комплектацию, она – единственная на территории Украины в таком исполнении.

Цистерна из полипропилена на 11 тонн воды, наличие телескопического освещения для работы ночью, укомплектованность аппаратного отсека позволяют выезжать на пожар полностью сна-



Директор фирмы "Титал" П. Брицкий:

– Это новая машина не только для нас, но и, в целом, для постсоветского пространства в том плане, что такое оснащение и такое количество воды несет на себе трехосный автомобиль. В Украине есть пожарный автомобиль, который перевозит 13 тонн воды, но он – четырехосный: очень большой, как ракетносец, а эта машина аккуратная, эстетичная и достаточно маневренная.

По мнению наших специалистов, новая кабина КраЗ удобная и комфортная. Ее ширина – 2,45 м, отвечает ширине автомобиля и это очень хорошо. Кабина пластиковая, не поддается коррозии, хороший обзор обеспечивает панорамное стекло и светодиодное освещение – надежное и мало потребляющее. Шум в машине не ощущается.

Автомобиль КраЗ, по отзывам наших водителей, приземистый и «тяговитый», с большим запасом грузоподъемности и прочности.

Сочетание "трехосный автомобиль КраЗ плюс полипропиленовая цистерна "Титал" обеспечивает ресурс эксплуатации до 30 лет и более.



Водитель аварийно-спасательной службы Полтавского ГОКа С. Лаврентьев:

– КраЗ имеет много преимуществ перед аналогами, на которых я работал. Он прост в управлении – освоил машину за один день. Большое достижение этого автомобиля – удобная просторная кабина, высокая, с хорошим обзором. Автомобиль, при необходимости, быстро заедет в арку между домами, что очень актуально во время чрезвычайной ситуации. Двигатель обеспечивает быстрый набор оборотов, а редукторы имеют способность набирать скорость с места. КраЗ на сегодняшний день – лучшая база для аварийно-спасательной техники!

## Технические характеристики

Базовое шасси .....	КраЗ Н23.2
Колесная формула .....	6x4
Двигатель .....	ЯМЗ-6501.10 (Euro 3)
Число цилиндров .....	6
Мощность при 1900 мин <sup>-1</sup> , л. с. ....	362
Коробка передач механическая 9-ступенчатая .....	9JS200TA
Масса снаряженного автомобиля, кг .....	13700
Масса спецоборудования, кг .....	850
Масса автомобиля полная, кг .....	28300
Число мест боевого расчета, включая водителя, чел. ....	1+5
Цистерна модульная комбинированная:	
- объем воды, л .....	11000
- объем пенообразователя, л .....	2000
Насос .....	MFV-LP-1040
Подача воды (ном./макс.), л/с .....	70/80
Наибольшая геометрическая высота всасывания, м .....	8
Ствол лафетный стационарный .....	Protek Style 933

Расход воды, л/с .....	48
Угол поворота, град.:	
- в горизонтальной плоскости .....	360
- в вертикальной плоскости, вверх/вниз .....	90/10
Ствол лафетный переносной .....	Protek Style 600
Расход воды, л/с .....	30
Ствол комбинированный (2 ед.) .....	Protek Style 366
Расход воды, л .....	ГПС-600
Установка порошкового пожаротушения стационарная	
Количество огнетушащего порошка, кг .....	250
Ствол порошковый ручной .....	СПР-50П
Расход огнетушащего порошка, кг/с .....	4
Дальность тушения порошком, м .....	15
Запас длины напорных рукавов, м .....	440
Скорость, км/ч .....	80
Угол подъема, % .....	30
Радиус поворота, м .....	10

# 2012



## Пожарный автомобиль КрАЗ Н23.2

	ЯНВАРЬ	ФЕВРАЛЬ	МАРТ	АПРЕЛЬ	МАЙ	ИЮНЬ
ПН	2 9 16 23 30	6 13 20 27	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25
ВТ	3 10 17 24 31	7 14 21 28	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26
СР	4 11 18 25	1 8 15 22 29	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27
ЧТ	5 12 19 26	2 9 16 23	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28
ПТ	6 13 20 27	3 10 17 24	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29
СБ	7 14 21 28	4 11 18 25	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30
ВС	1 8 15 22 29	5 12 19 26	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24



**ИЮЛЬ**

2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29

**АВГУСТ**

6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	

**СЕНТЯБРЬ**

3	10	17	24	
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30

**ОКТЯБРЬ**

1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	31
4	11	18	25	
5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	

**НОЯБРЬ**

5	12	19	26	
6	13	20	27	
7	14	21	28	
1	8	15	22	29
2	9	16	23	30
3	10	17	24	
4	11	18	25	

**ДЕКАБРЬ**

3	10	17	24	31	ПН
4	11	18	25		ВТ
5	12	19	26		СР
6	13	20	27		ЧТ
7	14	21	28		ПТ
1	8	15	22	29	СБ
2	9	16	23	30	ВС



## ВТФ "КРАЗ": 20 ЛЕТ НА

1 апреля 2011 года Внешнеторговой фирме "КРАЗ", входящей в состав Холдинговой Компании "АвтоКРАЗ", исполнилось 20 лет. За этот период:

- реализовано более 9000 автомобилей;
- осуществлены поставки в 54 страны мира, в том числе Египет, Великобританию, Китай, Индию, Вьетнам, ОАЭ, Перу, Афганистан, Конго, Колумбию, Йемен;
- выигран крупнейший тендер на поставку автомобилей КРАЗ в Ирак. Более 2300 бортовых, топливоза-







## МЕЖДУНАРОДНОМ РЫНКЕ

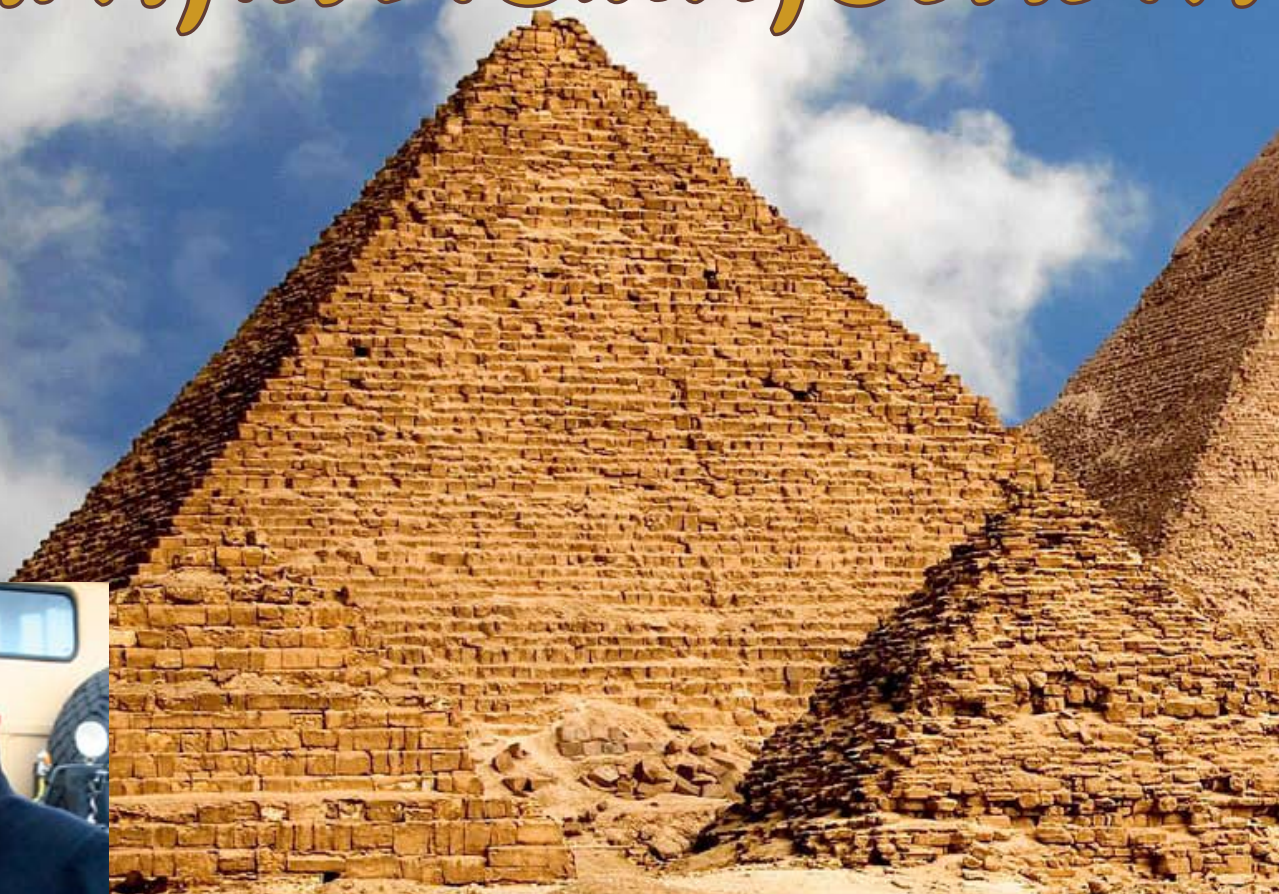
правщиков, авторемонтных мастерских и специальных прицепов были поставлены в эту страну в рамках программы ее послевоенного возрождения. Это была вторая по масштабности в истории военно-технического сотрудничества Украины с зарубежными странами и крупнейшая в истории Кременчугского автозавода поставка;

— созданы сборочные производства во Вьетнаме и на Кубе;

— КраЗы приняли участие в составе миротворческого контингента войск ООН, в том числе Ираке, Судане, Югославии, Сьерра-Леоне.



# ЖАРА, ПУСТЫНИ, БОЛОТА



**Ахмед Хелми, бригадный генерал вооруженных сил Египта**

Автомобили КраЗ прописались в Египте еще в начале 60-х годов прошлого века. В основном это были армейские грузовики КраЗ-214.

В 70-е годы экспорт КраЗов в Египет значительно увеличился, расширилась и гамма поставляемых моделей. Только в период 1970-1978 годов в эту страну было продано более 1600 КраЗов, причем основная доля поставок - более 1200 единиц, приходилась на новую модель армейского грузовика КраЗ-255Б.

В настоящее время продолжают поставки кременчугских грузовиков в эту страну. О том, как работают КраЗы в Египте, нам рассказал представитель Министерства Обороны АРЕ г-н Хелми, который прибыл на автозавод для инспекции качества грузовиков:

- КраЗ - хороший, мощный и надежный автомобиль.

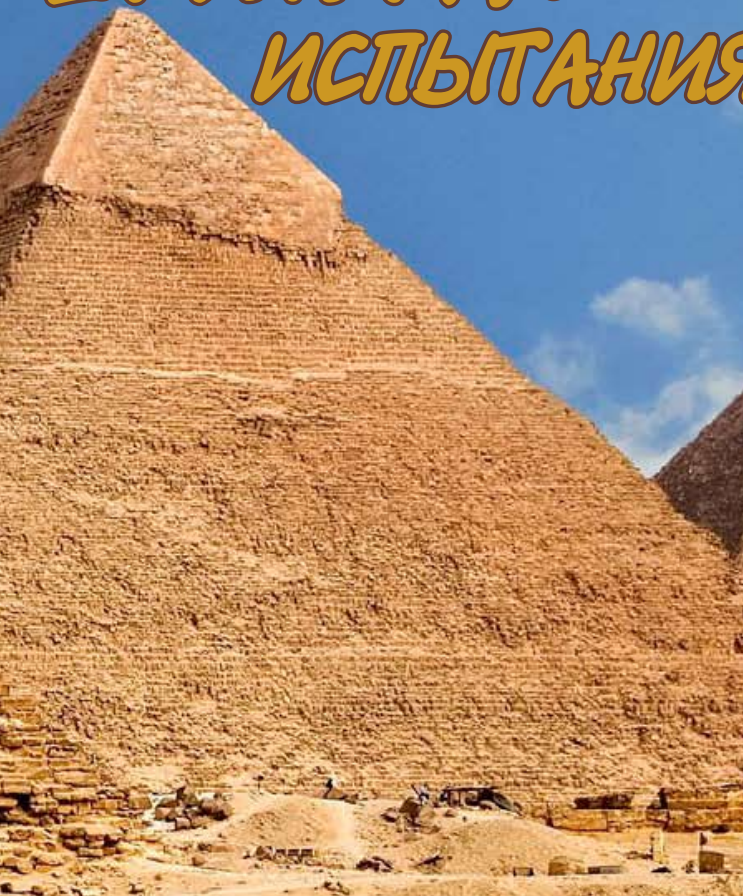
Даже спустя полвека КраЗы исправно несут службу в египетской армии. В разное время нами закупались такие модели, как КраЗ-214, КраЗ-255, КраЗ-257, КраЗ-258, КраЗ-260, КраЗ-644317. Большая часть из них, а это примерно 2000 единиц, успешно используется и сейчас для перевозки личного состава, грузов, аварийно-спасательного оборудования, понтонов и радиостанций, а также для буксировки артиллерийских орудий. Кроме этих моделей на вооружении находится большое количество самосвалов. В целом, могу сказать, что КраЗ — самый приемлемый автомобиль для египетской армии, он мощный и надежный, хорошо подходит для природно-климатических условий Египта.

КраЗы также задействованы и в миротворческой



**Инспекция качества автомобилей КраЗ представителями МО Египта. Кременчуг, 2011 г.**

# ЕГИПТА: ИСПЫТАНИЯ НА ПРОЧНОСТЬ



Вездеход КрАЗ-6322 "Солдат". Египет, 2006 г.

миссии. В частности, в Дарфуре (Судан) больше используются старые машины — КрАЗ-255, КрАЗ-260, но есть немного и современных вездеходов КрАЗ-6322.

Сила КрАЗа — в простоте технического обслуживания и ремонта, если сравнивать с автомобилями других производителей. Что касается недостатков, то у КрАЗа их нет.

Автомобили КрАЗ — надежны в работе. Вышедшие из строя, в основном, из-за неправильной эксплуатации детали заменяются новыми, производство которых мы наладили на заводах Египта.

По итогам инспекции могу сказать, что я увидел именно то, что ожидал — могучие автомобили, в которых чувствуешь себя уверенно в любой ситуации. Хочу поставить самую высокую оценку учебным классам учебного центра предприятия — разрезные агрегаты наглядно демонстрируют свое содержимое, в макете армейского автомобиля в автомобильном классе полностью раскрыты все узлы для изучения, а "умные" электрические стенды доступно передают работу пневмосистемы автомобиля, системы питания топливом двигателя. Приятно общаться с преподавателями: видно, что эти люди знают свое дело.



Вездеход КрАЗ-5233BE. Египет, 2004 г.

# Кабина "КрАЗ":



Кабина — это визитная карточка автомобиля. Образ первой из них перешёл в наследство КрАЗу от Ярославского автомобильного завода вместе с моделью грузовика и, к сожалению, уже на то время был устаревшим и по внешнему виду, и по конструкции. Он по многим параметрам не отвечал требованиям стандарта по эргономике рабочего места водителя.

Вопреки бытующему мнению, кабина первых двух поколений автомобилей КрАЗ была деревянная лишь отчасти. Ее основу составлял каркас из бруса, выполненный из многослойной авиационной фанеры, дополнительно скрепленного стяжными болтами. Снаружи каркас обшивался штампованными металлическими панелями при помощи шурупов. В отличие от цельнометаллической кабины, такая конструкция была значительно дешевле в производстве. Иногда на Крайнем Севере при авариях кабина спасала водителей от смерти: ее каркас использовался как топливо для костра, тем самым водитель мог продержаться 2-3 суток в ожидании помощи. К тому же, при ремонте такой кабины не было необходимости в сложном оборудовании. Кабина требовала тщательного ухода при эксплуатации: периодической подтяжки стяжных болтов каркаса, его подклейки, подкраски и ремонта обшивки. Долгое время кабине КрАЗ не уделялось достаточного внимания из-за плановой экономики,



Олег Колесников,  
автомобильный  
дизайнер  
ХК "АвтоКрАЗ"

основным принципом которой было: "что произведе-

дем, то и купят". Работы по новой кабине сводились, скорее, к попытке примерки к КрАЗу цельнометаллических кабин от других советских автомобилей. Это был быстрый и, в целом, эффективный подход в решении проблемы. Так в 1961 году на экспериментальные образцы нового бортового КрАЗ-250 и самосвала КрАЗ-251 были установлены несколько доработанные кабины ЗиЛ-130 с панорамными ветровыми стеклами. Автомобили прошли испытания с положительной оценкой. Однако комиссия по приемке испытаний образцов отметила: "Кабина ЗиЛ-130 из 3-местной превратилась в 2-местную, в ней вдвоем в зимней одежде разместиться нельзя, нужна более широкая кабина". Спустя два года Министерство автомобильной промышленности СССР предложило "КрАЗу" использовать кабину от автомобиля Урал-377, который готовился к серийному производству. В 1964 году два опытных образца КрАЗ-251 с "ураловской" кабиной прошли испытания. Кабина всех удовлетворяла, но применение в это время в комплектации КрАЗа нового турбонаддувного двигателя ЯМЗ-238Н сделало кабину Урал бесперспективной, поскольку двигатель не помещался под капотом машины из-за наличия турбокомпрессора в задней части двигателя — за блоком цилиндров. Ничего хорошего с примеркой чужой кабины у "КрАЗа" так и не получилось: чужеродные органы не прижились к «телу» кременчугского грузовика. Вывод напрашивался один - нужна своя кабина. С открытием рынка зарубежных автомобилей и возможностью проводить сравнение, внешний вид автомобилей КрАЗ стал значительно проигрывать перед иностранными аналогами. В процессе проектирования, время от времени, были попытки изменить экстерьер кабины. Замена обивки крыши и дверей, цельноформованное ис-

пользовать кабину от автомобиля Урал-377, который готовился к серийному производству. В 1964 году два опытных образца КрАЗ-251 с "ураловской" кабиной прошли испытания. Кабина всех удовлетворяла, но применение в это время в комплектации КрАЗа нового турбонаддувного двигателя ЯМЗ-238Н сделало кабину Урал бесперспективной, поскольку двигатель не помещался под капотом машины из-за наличия турбокомпрессора в задней части двигателя — за блоком цилиндров. Ничего хорошего с примеркой чужой кабины у "КрАЗа" так и не получилось: чужеродные органы не прижились к «телу» кременчугского грузовика. Вывод напрашивался один - нужна своя кабина. С открытием рынка зарубежных автомобилей и возможностью проводить сравнение, внешний вид автомобилей КрАЗ стал значительно проигрывать перед иностранными аналогами. В процессе проектирования, время от времени, были попытки изменить экстерьер кабины. Замена обивки крыши и дверей, цельноформованное ис-



Кабина автомобиля ЯАЗ-222, 1957 г.

# прошлое, настоящее, будущее



Кабина автомобиля КраЗ-250, 1969 г.

Интерьер кабины самосвала КраЗ-250

полнение предпринимались неоднократно, но это было "вопреки", а не "благодаря" общей политике завода. Художниками-конструкторами (так тогда назывались люди этой профессии) неоднократно прорисовывались и пролепливались из пластилина новые панели приборов и рулевые колонки, инициативно разрабатывались и предлагались новые конструкции подвесок сидений и профилировок подушек кресел. В 1978 году был выполнен проект каркасно-панельной капотной кабины из стеклопластика, которой так и не суждено было воплотиться в жизнь. А в 1982-м — инициативно художники-конструкторы КБ дизайна вылепили из пластилина полноразмерный макет цельнометаллического капота, опрокидываемого вперед. Крылья должны были оставаться неподвижными на раме автомобиля. Но идея на то время оказалась слишком смелой. При КБ дизайна управления главного конструктора даже была создана группа эргономики, которая наработала бесценный опыт по формированию алгоритмов проектирования сидений водителя и пассажиров, а также органов управления. Отдельные масштабные модели кабины продувались в аэродинамической трубе Харьковского авиационного института. На натурных образцах проводились аэродинамические испытания в естественных условиях по методу, разработанному ведущим конструктором УГК В.Холявко. Этот

метод позволял максимально снизить стоимость дорогих аэродинамических испытаний. Именно тогда были получены очень ценные данные по вентиляции кабины и загрязняемости ее поверхностей, эффективности отопительной системы. Велись работы по применению электромагнитных жидкостей в системах подвески кабины и кресла водителя и многое другое. Иногда дело доходило до воплощения отдельных проработок в экспериментальных образцах. Так, неоднократно серийная кабина выполнялась с удлинением для организации спального места, надстраивались обитаемые и необитаемые спойлеры на крыше кабины и монтировались полудекоративные бамперы-обтекатели. Для спецавтоко-



Кабина автомобиля КраЗ-6322, 1996 г.



Кабина автомобиля КрАЗ-6512  
(макет 1:5), 1994 г.

лонны по перевозке химических агрегатов была изготовлена мелкая партия автомобилей-тягачей, оборудованных отдельным отсеком, устанавливаемым за кабиной. Он имел кухонно-хозяйственный блок и два спальных места. Первые три кабины нового образца были изготовлены в экспериментальном цехе автозавода в 1967 году. Они были установлены на опытных образцах бортовых автомобилей КрАЗ-250. Требования нового государственного стандарта, предъявляемые к кабине, выполнялись полностью. Трехместная цельнометаллическая кабина имела новое сидение водителя, регулируемое в трех плоскостях, новое панорамное стекло с центральной перемычкой. Но, по настоянию военных, ветровое стекло было изменено: вместо двух половинок панорамного ветрового стекла появилось четыре плоских части. Кстати, по требованию военных, в новой кабине "КрАЗ" была предусмотрена и установка двух съемных спальных мест в

виде гамаков из плотного брезента.

Первые цельнометаллические кабины автомобилей КрАЗ начали выпускаться в 1979 году, когда с конвейера завода стали сходить армейские вездеходы КрАЗ-260.

Еще в 60-е годы конструкторы автозавода примерялись к компоновочным схемам "кабина над двигателем", "кабина перед двигателем". Управлением главного конструктора предприятия были разработаны и испытаны несколько экспериментальных моделей автомобилей. Эти проекты создавались по заказу Министерства обороны СССР. Но только в 80-е годы был сделан первый шаг по созданию такой кабины – первым образцом стал автомобиль КрАЗ-Э6316 колесной формулы 8x8. Особенностью кабины этого автомобиля была ее несимметричность – она была сдвинута относительно продольной оси автомобиля на 70 мм влево. Такое расположение кабины диктовалось несколькими факторами: громоздкий ярославский дизель нового 840-го семейства, располагающийся в тоннеле под кабиной, не давал возможности разместить рабочее место водителя без увеличения ширины кабины до 2700 мм. Но эту кабину предполагалось использовать и на народно-хозяйственных автомобилях, габарит которых был определен не более 2500 мм. Размещение кабины выше двигателя ограничивалось железнодорожным габаритом, который определял верхний контур автомобиля, располагающегося на платформе для международных перевозок. Осталось одно – сдвинуть кабину влево, что и было сделано. Особое внимание заслуживает кабина, которая была разработана для другого автомобиля



Рисунок бескапотного КрАЗа.  
О. Колесников, 1997 г.



Каркас бескапотной кабины КрАЗ. 2009 г.



Интерьер кабины самосвала КрАЗ С20.2

8x8 — КрАЗ-6Э6316. Помимо того, что она располагалась впереди двигателя, ее конструкция была приспособлена для наружной навески брони. Этот автомобиль, в целях сохранения тайны его назначения, получил название "Сибирь". Одной из интересных его особенностей была регулируемая водителем на ходу, в зависимости от дорожных условий, пневмоподвеска.

Можно добавить, что долгое время при проектировании кабин Министерством ставилось обязательное требование к автозаводу: кабины должны были быть унифицированными для капотной и бескапотной компоновки автомобиля. (Эту идею впоследствии успешно реализовала в семействе своих автомобилей фирма "Скания"). Определенный опыт создания бескапотных автомобилей был получен в начале 90-х годов при разработке самосвала КрАЗ-6512, но отсутствие у предприятия финансовых возможностей не позволило изготовить даже опытный образец. В 1994 году проект свернули. Лишь в 2005 году, после улучшения на автозаводе финансово-экономического положения, у Холдинговой Компании «АвтоКрАЗ» появилась возможность серьезно заняться созданием новых моделей кабин автомобилей. Первой темой реализации стал проект "Кабина для автомобиля-самосвала пятого поколения КрАЗ С20.2 с компоновочной схемой "кабина над двигателем".

Новая кабина — каркасно-панельного типа. Она состоит из стального силового несущего пространственного каркаса, выполненного из профилированных труб и гнутых профилей, с установленными на нем стеклопластиковыми панелями и внутренней мягкой обивкой салона. Для крепления наружных панелей применены клеевые соединения, стекло ветрового окна выполнено цельным, панорамным. Рулевая колонка спроектирована регулируемой по



Кабина самосвала КрАЗ С20.2. 2009 г.

высоте и углу наклона. Такая кабина может устанавливаться и на полноприводные автомобили. Преимущества новой конструкции кабины "КрАЗ" — в относительном ее удешевлении, уменьшении трудозатрат и скорости изготовления.

Кременчугский автомобильный завод продолжает работы по адаптации на свои грузовики кабин производства других автомобильных компаний. Примером могут послужить кабины фирм "Renault" и "MAN".

В 2011 году претерпела принципиальные изменения и серийная кабина. Она стала комбинированной: стеклопластиковый капот, интегрированный с оперением, опрокидывается вперед. Теперь "маска" лобового стекла органично связывает в единый образ плавные линии нового капота и серийную кабину с высокой крышей без диссонирующих ранее углов и кромок капота аллигаторного типа. Панорамное цельное

стекло, вклеенное в маску, стало выше, что обеспечивает жесткость кабины и прекрасную обзорность. Значительная высота крыши теперь позволяет разместить дополнительную панель прибо-



Автомобиль КрАЗ с кабиной Renault Kerax. 2011 г.



Эскиз рестайлинга бескапотной кабины КрАЗ.  
О. Колесников, 2011 г.

ров и хозяйственные емкости, обеспечивая тем самым новые потребительские качества кабины. В настоящее время ведутся работы по изменению конструкции обивок дверей, крыши, панелей, органов управления и прочих элементов в соответствии с требованиями времени и возможностями новых технологий.

Разделение подвески капота и кабины на полунезависимые снижает амплитуду колебаний обеих систем и уменьшает взаимовлияние их друг на друга. Одним словом, доработка кабины за двигателем дала возможность продлить срок ее существования еще на многие годы. Плавные линии

капота, "зализы" маски стекла и сферообразные переходы плоскостей крыши хорошо увязались с существующими обводами двери и задней стенки кабины, превратив эти элементы из недостатков, доставшихся от прошлого, в достоинства. Создание нового интегрального капота кременчугских грузовиков было обусловлено двумя главными обстоятельствами: необходимостью вписать в подкапотное пространство рядный 6-цилиндровый дизель ЯМЗ-6511, отличающийся от применяемой сейчас ярославской V-образной "восьмерки" не только габаритами, но топливной и выхлопной системами, подвеской, электронным приводом управления подачи топлива и приданием автомобилю более современного внешнего вида.

Работы по созданию новых кабин и модернизации выпускаемых не прекращаются. В настоящее время идет глубокая стилевая проработка кабины над двигателем. Изменение формы вызовет значительное осовременивание образа каркасно-панельной кабины и повысит ее потребительские качества. Ведутся поисковые работы по созданию концепции кабины нового поколения с минимальным применением деталей из металла и интеграцией мелких деталей в многофункциональные узлы.

Разрабатывается новая концепция проектирования рабочего места водителя в сторону максимального упрощения управления системами и замены аналоговых коммуникаций цифровыми. Армейские автомобили также не обделены вниманием. Работы по ним ведутся по разным направлениям: от скрытого бронирования кабины до монокорпусной конструкции. Не изжила себя и может еще послужить серийная кабина, подвергнутая глубокой модернизации. В полукапотной компоновке она может использоваться на сельскохозяйственных автомобилях и в коммунальном секторе.



Кабина автомобиля КрАЗ В.18Х, 2011 г.



Рисунок кабины бронированного автомобиля  
КрАЗ-5233. О. Колесников, 2011 г.



# КРАЗЫ-ЛИКВИДАТОРЫ

Автомобилем КраЗ выпала судьба стать ликвидатором последствий крупнейшей техногенной катастрофы XX века – аварии на Чернобыльской атомной электростанции.

На восстановительные работы было брошено много различной техники, в том числе – тысячи автомобилей КраЗ разных моделей.

Первым заданием для КраЗов стало наведение понтонного моста через реку Припять. Автомобили КраЗ-255Б из понтонно-мостового парка одной из воинских частей Киевского военного округа быстро и уверенно справились с этой задачей. Мост был возведен за



**Виктор Холявко, ведущий инженер-конструктор УГК автозавода. 1986 г.**

сокого уровня радиации.

В управлении главного конструктора предприятия была создана специальная группа, в состав которой входили лучшие специалисты. Одним из них был Виктор Холявко, в те годы – ведущий инженер-конструктор.

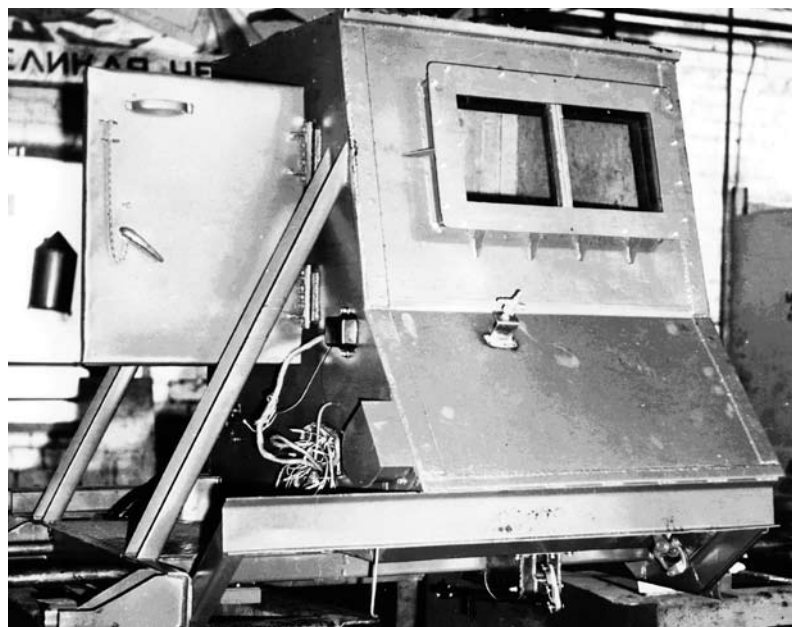
"Сообщение о том, что необходимо изготовить партию самосвалов для ЧАЭС, поступило на завод в воскресенье вечером 22 июня 1986 года", - вспоминает о событиях 25-летней давности В.Холявко.

Автомобиль предназначался для вывоза радиоактивных обломков конструкции 4-го энергоблока ЧАЭС и требовалась его высокая надежность.

Было принято решение создать этот специальный автомобиль на базе хорошо проверенного самосвала КраЗ-256Б1.

Главная задача, которую предстояло решить конструкторам, заключалась в надежной защите водителя автомобиля от воздействия радиоактивного излучения. Решение нашли простое и эффективное – герметичная свинцовая капсула.

Создавая конструкцию капсулы, сначала пытались поместить ее внутри серийной кабины (точнее, на капсулу, закрепленную на раме, сверху "надеть" кабину без пола). Одна из причин принятия такого решения заключалась в требовании заказчика обеспечить маскировку капсулы, а значит, и назначе-



**Кабина-капсула для первого образца автомобиля КраЗ-256Б1-030**

семь часов.

Особой проблемой стала уборка радиоактивных обломков зданий и доставка стройматериалов в смертельно-опасную зону аварии.

Обычные грузовики не могли защитить водителей от радиации. Поэтому Кременчугскому автомобильному заводу правительство СССР поставило задачу создать машины, которые смогут работать в условиях вы-



**Спецавтомобиль КраЗ-256Б1-030. Июнь, 1986 г.**



Автомобиль КраЗ-256Б1-030 в зоне ЧАЭС, 1986 г.

ния автомобиля.

Но когда стали размещать фильтровентиляционную установку, столкнулись с проблемой серьезного изменения конструкции серийной кабины.

Из-за "поджмавивших" сроков было принято решение пожертвовать маскировкой для обеспечения сроков поставки автомобилей.

Изготовление самой капсулы тоже оказалось делом не из легких. Ее сваривали из специальных слоеных панелей. Наружные слои выполнялись из стального листа толщиной 3 мм, а внутреннее пространство заливалось свинцом. Толщина свинцовой прокладки на панелях пола составляла 30 мм, на боковых стенках — 25 мм, на крыше — 12 мм.

Для изготовления первого образца потребовалось большое количество свинца, которое свозили со всех предприятий Кременчуга. А для изготовления всей партии машин пришлось в срочном порядке организовывать доставку 60 тонн свинца из Казахстана".

Последние КраЗы из опытно-промышленной партии были сданы уже 27 июля — всего через месяц после получения спецзадания. Всего было выпущено 18 таких автомобилей.

Работники автозавода, участвовавшие в изготовлении "чернобыльских" КраЗов, были отмечены высокими правительственными наградами.

Дальнейшая судьба свинцовых исполинов Кременчугского автозавода точно неизвестна, но с большой долей вероятности можно предположить, что после завершения всех работ они закончили свой путь в специальном могильнике по захоронению зараженной техники "Бураковка", расположенном в одноименном селе, что неподалеку от ЧАЭС.



«Давно это было — еще при Советах», — таков лейтмотив нового документального сериала «Колеса Страны Советов. Были и небылицы», автора и режиссера Андрея Крюковского, производства подмосковной студии «Крылья России». Каждый из четырех фильмов — увлекательная и насыщенная редчайшей кинохроникой история про автомобили советского автопрома.

В одной из серий «киногероями первого плана» стали кременчугские богатыри. Автопервенец «Днепр-222» и трудяга «256-й», спецмашины для ликвидации Чернобыльской катастрофы и «реквизит» культовой кинокартины «Мимино»...

Многие факты из истории «КраЗа» впервые попали на телеэкран: КраЗы на строительстве тоннеля под Ла-Маншем, опытные модели, опередившие время, КраЗы под псевдонимом БелАЗ.

В начале 2012 года сериал «Колеса Страны Советов. Были и небылицы» появится на DVD, его смогут посмотреть тысячи любителей истории техники. Особенно приятно, что на подарочной упаковке дисков красуется украинский первенец — КраЗ-222 "Днепр".

# КРАЗЫ-АКТЕРЫ

Карьеры, стройки, войны, лесоповалы – привычная для трудяги КраЗа рабочая среда. Но и среди актеров КраЗ чувствует себя, как рыба в воде.

В 1977 году на экраны страны вышел фильм Георгия Данелия "Мимино", который сразу же стал лидером проката. Автомобиль "26Б", как называет в фильме свою машину армянский актер Фрунзик Мкртчян, сыгравший роль шофера Рубена Хачикяна, - это "северный" самосвал КраЗ-256БС. Водитель влюблен в него, и поэтому КраЗ легко передвигается по Москве, заметно выделяясь в общем потоке транспорта.

В 1979 году снят художественный фильм "Трасса" (СССР-ЧССР), в котором чешские парни на Татрах-148 негласно соревнуются с советскими водителями, работавшими на автомобилях КраЗ-256. Гонки на самосвалах в кино не часто увидишь, а этот фильм – сплошное состязание. И несмотря на задумку авторов картины разрекламировать чешскую марку, зритель видит, как КраЗ, практически всегда, выходит победителем: и в работе, и на трассе.

Кинокартины "Прощальная гастроль "Артиста", "Ксения - любимая жена Федора", "Двойной обгон", - лишь некоторые работы, где снялись КраЗы. В фильме-сказке М.Юзовского "Раз, два – горе не беда" тоже КраЗ. Так об этой роли пишет В.Павлотос в книге "Мы рождены, чтоб сказку сделать...":

"... Для новой сказки был изготовлен гигантский (высотой 18 метров) рыцарь войны Карабарасс, сметающий всё на своём пути.

... В основе металлической конструкции была мощная треугольная рама (изготовленная из стальных балок), опирающаяся двумя задними углами на 8-колесные тележки (автоприцепы-ропуски для перевозки длинномерных грузов), а третьим, передним, – на седельный тягач (автомобиль КраЗ). На треугольной опорной раме была установлена вертикальная несущая металлоконструкция – верхняя секция стандартной опоры высоковольтной линии. Вокруг неё был изготовлен стальной пространственный каркас, который был обшит металлической сеткой. Впоследствии на эту сетку напылялся вспененный полиуретан и расписывался под шкуру (или кожу ?) страшного чудища.

Голова чудища (высотой 5 и шириной 3,5 м) монтировалась на шарнирных опорах, что позволяло наклонять её при съёмках - движения управлялись изнутри. ... При съёмках гигантская (высотой в пятиэтажный дом) конструкция, буксируемая мощным тягачом, ездил по горному плато со скоростью до 40 километров в час и продемонстрировала хорошую маневренность и устойчивость."

Богатырской силы исполины - мощные и по-особенному киногеничные тягачи, самосвалы, бортовые автомобили КраЗ – одни из впечатляющих киногероев на колесах. Легенды в жизни и легенды на экране – своей полувековой историей трудовых подвигов кременчугские грузовики и сегодня доказывают, что достойны быть героями грандиозных свершений, малых и больших событий.

Автомобиль КраЗ-256Б1 в х/ф "Прощальная гастроль "Артиста"



Автомобиль КраЗ-256Б в х/ф "Трасса"



Автомобиль КраЗ-256БС в х/ф "Мимино"



КраЗ-257 – рыцарь войны Карабарасс



Летательный аппарат на шасси КраЗ-255Б, "Мосфильм"



Тягач КраЗ-5444 в сериале "Европейский конвой"





**КРАЗ – КЛЮЧ К ВАШЕМУ УСПЕХУ!**



**ХК «АвтоКРАЗ»**

39631, Украина, г. Кременчуг,  
ул. Киевская, 62  
тел.: +38 (0536) 766200  
факс: +38 (0536) 766208  
e-mail: info@kraz.ua

**Внешнеторговая фирма «КРАЗ»**

39631, Украина, г. Кременчуг,  
проезд Ярославский, 2  
тел.: +38 (0536) 766210  
тел./факс: +38 (0536) 771673  
e-mail: office@ftfkraz.ua

**Торговый дом ХК «АвтоКРАЗ»**

39631, Украина, г. Кременчуг,  
проезд Ярославский, 2  
тел.: +38 (0536) 766313  
тел./факс: +38 (0536) 778986  
e-mail: sale@kraz.ua

[www.autokraz.com.ua](http://www.autokraz.com.ua)