



Первый бескапотный образец, построенный в 1962 году, — КраЗ-253Б, грузовик 6х6 с кабиной от МАЗа, 240-сильным дизелем ЯМЗ-238 и коробкой-«автоматом». Грузоподъемность — восемь тонн, максимальная скорость — 60 км/ч, контрольный расход топлива — 45 л/100 км

КразоМАЗы

Наверняка многие помнят бескапотные круглолобые МАЗы-500. А знаете ли вы, что в шестидесятых годах существовали и КраЗы с такими кабинами? Правда, они были опытными — и дальше экспериментов дело не пошло...

Максим ЧЕРНЯВСКИЙ
Фото из архивов автора и завода КраЗ



Серийный МАЗ-503 из «пятисотого» семейства, у которого кразовцы позаимствовали кабину



Тягач КраЗ-259Б с отбором мощности на активный полуприцеп 834Б (1962 г.): грузоподъемность — 15 т, расход топлива — 68 л/100 км

Когда речь заходит о советских КраЗах, сразу вспоминается образ армейского капотного «лаптежника». Действительно, все серийные КраЗы в то время были длинноносими и в большинстве своем военными. Только в последние лет десять в заводской программе появились бескапотные дорожные грузовики, изумляющие разнообразием кабин. А ведь история могла пойти по-другому еще полвека назад!

В шестидесятых годах стало ясно, что будущее грузовиков, особенно дорожных, за бескапотной компоновкой, — как раз тогда МАЗ готовил к производству семейство бескапотных «пятисотых».

Вот и на КраЗе задумались о том же, тем более что выпускавшиеся модели вели свой род от уже устаревших ярославских капотников. Инициаторами разработки стали, как часто в СССР, военные. Доктрина с упором на ракетостроение потребовала создания новых транспортных средств — колесных, более дешевых, нежели гусеничные. Тактико-технические характеристики были утверждены в 1961

году Госкомитетом по оборонной технике и Госкомитетом автотракторного и сельскохозяйственного машиностроения, а выполнение задачи поручили — правильно, Кременчугскому заводу.

Требовалось создать модель «высокой проходимости и повышенной мобильности» в двух исполнениях — бортовой грузовик и автопоезд, который состоял бы из седельного тягача и активного полуприцепа, то есть с ведущими колесами.

На завод была направлена группа выпускников Харьковского политеха, в итоге в 1962 году на КраЗе создали два конструкторских бюро: СКБ-1 занималось серийным производством, а в СКБ-2 молодежь работала над перспективными моделями.

С серийными КраЗами они различались как небо и земля, и не только отсутствием носа. Подвеска — независимая, торсионная. Взамен двухтактного дизеля ЯАЗ-206Б поставили более современный и мощный 240-сильный ЯМЗ-238, а по требованию военных установили экспериментальную коробку-«автомат»

(да-да, в те годы!) и специально разработанные внедорожные шины с централизованной подкачкой. Наконец, кабины получили по кооперации с Минского автозавода.

Первые два экземпляра, грузовик 253Б и автопоезд (тягач 259Б + полуприцеп 843Б), были построены в 1962 году. Колеса полуприцепа, как и планировалось, приводились от трансмиссии тягача, причем кардан проходил через седельную сцепку!

В 1964-м появились два усовершенствованных экземпляра с индексами Э253 и Э259+Э834. Кабины на них поставили собственной разработки — очень угловатые, зато просторные. Силовой агрегат опять изменили: к тому времени появился ЯМЗ-238Н с турбонаддувом (он развивал уже 310 л.с.), а от гидромеханического «автомата» отказались в пользу более простой и надежной ярославской «механики». Наконец, машины получили такие нововведения, как централизованная подкачка шин и гидроусилитель руля (представляете, каково было вращать баранку без него?).

Государственные испытания проходили в 1964—1965 годах, и отзывы в целом были положительными. Особенно хороша оказалась плавность хода: водители рассказывали, что ведро воды, поставленное на инструментальный ящик, после многокилометрового пробега оставалось полным. Не обошлось и без замечаний — к сложности конструкции той же подвески, качеству электропроводки, резиновых уплотнений, манжет и сальников. Госкомиссия рекомендовала доработать конструкцию, а потом испытать машины по новой.

В итоге в 1967 году состоялись масштабные испытания, в рамках которых новые КраЗы сравнивали с капотными аналогами — КраЗом-214Б, опытным на то время КраЗом-255Б и новинкой конкурентов, Уралом-375Д. В сравнительном режиме они накатали около двадцати тысяч километров, а всего по дорогам (включая горные) и бездорожью — 64 тысячи километров за восемь месяцев.

Госкомиссия осталась полностью довольна: было заявлено, что по сравнению с традиционными КраЗами у бескапотного грузовика лучше проходимость, динамика, экономичность и вообще он «находится на уровне лучших армейских автомобилей зарубежных стран». В свою очередь, у автопоезда отмечались хорошая устойчивость и низкая вибронагруженность, «что необходимо для различного рода радиотехнических установок».

Наконец, в 1968 году КраЗ построил последние два бескапотника той поры: шасси Э253 и тягач Э259 с полуприцепом Э834. Их оснастили уже более совершенной кабиной — она удивительно напоминала кабину грузовика ГАЗ-66. Но причиной тому была уже не кооперация (все же кабины различались), а копирование дизайна: об авторском праве тогда речи не шло...

А итогом проекта стала сухая резолюция Госкомитета по оборонной технике: «Все работы по КраЗ-253 прекратить. Конструкторскую документацию опечатать и сдать на хранение».

Дело было в экономике: вопреки устойчивому мнению, в СССР при планировании скрупулезно просчитывались все серьезные решения. А конструктор



Второй образец бескапотного грузовика КраЗ — модель Э253 (1964 г.)



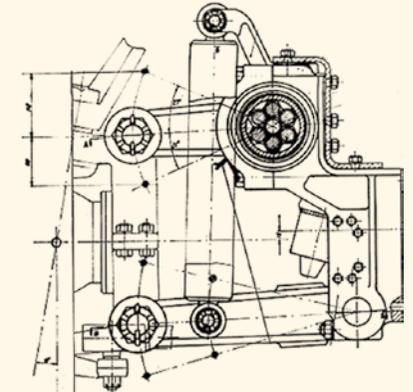
Под угловатой кабиной располагался турбонаддувный 310-сильный ЯМЗ-238Н



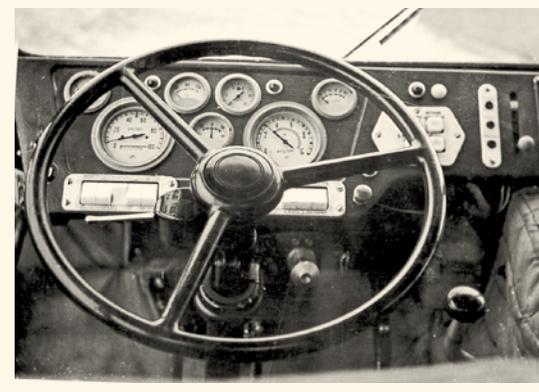
Интерьер традиционен для тех лет. Но какой тут ограничитель хода двери!



Испытания в глубоком снегу: бескапотный КраЗ вытаскивает носатого собрата



Подвеска — независимая, торсионная



На «пультах» по обе стороны от руля располагались выключатели



Автопоезд в последнем варианте (1968 г.) — тягач КраЗ-25259 и активный полуприцеп Э834 с макетом ракетной установки

Общий вид автопоезда с макетом БР — 310. Вид спереди-справа.

ция бескапотных КраЗов на 80% состояла из оригинальных узлов, деталей и систем, выпуск которых требовал новых технологий, оборудования и перестройки производства. В итоге машины были бы на 50—60% дороже существующих! Создание более дешевой народнохозяйственной версии и вовсе было признано невозможным.

К тому же упомянутое СКБ-1 все это время не дремало. Пока молодежь упоенно конструировала новые автомобили, «старички» из СКБ-1 глубоко модернизировали обычный носатый КраЗ-214Б, переняв многие решения у бескапотника. В результате появился знаменитый «лаптежник» 255Б с двигателем ЯМЗ-238, широкопрофильными шинами, гидроусилителем руля... Он выпускался аж до 1993 года.

А бескапотная тема на КраЗе получила продолжение только в восьмидесятых, когда были созданы эффектные (но тоже не пошедшие в серию) машины проекта «Открытие». Но это — уже другая история.