

# СТАЛЬНОЙ характер

- ▶ В ЙЕМЕНСКИХ ПЕСКАХ
- ▶ ТЕСТ-ДРАЙВ НОВОГО МНОГООСНИКА
- ▶ МИРАЖИ ДАКАРА
- ▶ В ГОРАХ ГРУЗИИ



# СТАЛЬНОЙ характер

Корпоративный журнал  
Холдинговой Компании «АвтоКрАЗ»

Главный редактор: Наталия Орел  
pr@avtokraz.poltava.ua

Над выпуском работали: В.Усенко,  
Н.Войтюк, Т.Нестеренко, Л.Вовк, Ю.Сененко

В журнале использованы фотографии:  
В.Ухналя, В.Калюги, М.Шелепенкова, Н.Маркова,  
Н.Ляпуна, С.Дуня, А.Маслия, С.Вязовской,  
Т.Нестеренко, Н.Войтюк, Н.Орёл,  
а также из заводского архива.

Дизайн и печать – ПринтЛюкс [www.printlux.com.ua](http://www.printlux.com.ua)

При использовании материалов ссылка на журнал  
«Стальной характер» обязательна.  
Издается один раз в квартал. Тираж: 1000 экз.

Холдинговая Компания «АвтоКрАЗ»  
39631, Украина, г. Кременчуг, ул. Киевская, 62  
тел.: +38 0536 766200; тел/факс: +38 0536 766208  
e-mail: [info@avtokraz.poltava.ua](mailto:info@avtokraz.poltava.ua)  
[www.autokraz.com.ua](http://www.autokraz.com.ua)

Торговый дом ХК «АвтоКрАЗ»  
39631, Украина, г. Кременчуг, проезд Ярославский, 2  
тел.: +38 0536 766313; тел/факс: +38 0536 778986  
e-mail: [sale@autokraz.s-net.net.ua](mailto:sale@autokraz.s-net.net.ua)

Внешнеторговая фирма «КрАЗ»  
39631, Украина, г. Кременчуг, проезд Ярославский, 2  
тел.: +38 0536 766210; тел/факс: +38 0536 771673  
e-mail: [office@ftfkraz.poltava.ua](mailto:office@ftfkraz.poltava.ua)

Пресс-служба ХК «АвтоКрАЗ»  
39631, Украина, г. Кременчуг, ул. Киевская, 62  
тел.: +38 0536 766092; факс: +38 0536 766208  
[paper@kraz.ua](mailto:paper@kraz.ua)



6-7



10-11



18-20



21

# СОДЕРЖАНИЕ

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ЗВЁЗДАМ	4-5	18-20	В ЙЕМЕНСКИХ ПЕСКАХ
НОВОСТИ КОМПАНИИ	6-7	21	В КАРЬЕРАХ ПОЛЬШИ
“РУСКРАЗ”: НОВЫЙ ПОДХОД К РАБОТЕ В РОССИИ	8-9	22	ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ: КОМБИНИРОВАННЫЕ ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ
КАРЬЕРНЫЙ ЛОКОМОТИВ	10-11	23	ПРОГРЕССИВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ – В ПРОИЗВОДСТВО
В ГОРАХ ГРУЗИИ	12-13	24-25	ПЛАТФОРМЕННАЯ ЭВОЛЮЦИЯ
МИРАЖИ ДАКАРА	14-17	26	О КРАЗЕ С УЛЫБКОЙ



12-13



14-17



22



26



Уважаемые читатели!

Я рад представить Вашему вниманию новое корпоративное издание нашей компании – журнал «Стальной характер», который, я надеюсь, станет наиболее полным и достоверным источником информации о деятельности Холдинговой Компании «АвтоКрАЗ» и её продукции.

Надеюсь, что Вы получите удовольствие от его прочтения. В свою очередь, мы будем делать всё, чтобы журнал с каждым номером становился интереснее и информативнее.

С уважением,  
Сергей Сазонов,  
Генеральный директор,  
Председатель Совета директоров ХК «АвтоКрАЗ»

# ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ЗВЁЗДАМ

Холдинговая Компания «АвтоКрАЗ» — известный во всём мире бренд, объединивший под своими знамёнами 13 украинских предприятий во главе с Кременчугским автозаводом.

Сегодня группа «АвтоКрАЗ» — это не только большегрузные автомобили, это — железнодорожные вагоны, морские и речные суда, буровые платформы для добычи нефти и газа, оборудование для предприятий нефтегазовой отрасли, широкая номенклатура различной машиностроительной продукции. Компания динамично развивается, демонстрируя одни из самых высоких темпов роста среди украинских предприятий.

О стратегии развития автомобильной составляющей ведущего украинского холдинга рассказывает Генеральный директор ХК «АвтоКрАЗ» Сергей САЗОНОВ:

## ► Сергей Васильевич, как Вы оцениваете результаты работы Компании в минувшем году?

2007 год был успешным для нашего предприятия. «АвтоКрАЗ» завершил его с самыми высокими за последние 12 лет результатами. В 2007 году автозавод произвел более 4200 автомобилей КрАЗ, что на 21% больше по сравнению с 2006 годом.

## ► Какие основные составляющие успешной работы в 2007 году?

Существенно изменилась психология персонала Холдинговой Компании «АвтоКрАЗ» по отношению к потребителям. 2007 год стал годом, когда всё, начиная от разработки конструкции до технического сервиса, было сориентировано на то, чтобы максимально полно удовлетворить покупателей. Мы завершили процесс оптимизации дилерской сети. Географически фирменные центры Компании расположились на территории практически всех постсоветских государств и в ряде стран Европы, Азии, Африки. Глубокая модернизация наиболее популярных моделей автомобилей позволила в большей степени расширить ниши применения, привлечь внимание к этим автомобилям на новых рынках, обеспечить устойчивый сбыт.

Много сделано по улучшению качества автомобилей, увеличению сроков ходимости их узлов и агрегатов. Уровень технического обслуживания значительно возрос благодаря насыщению рынка запасными частями, большой работе по совершенствованию технического оснащения сервисных центров и повышению квалификации персонала.

## ► На каких рынках будут сосредоточены маркетинговые усилия в 2008 году?

Ключевыми рынками сбыта останутся страны СНГ. Планируем увеличить продажи на Ближнем Востоке, в восточно-европейских странах, Африке, Латинской Америке и Юго-Восточной Азии.

## ► Какие новые модели автомобилей КрАЗ планируется вывести на рынок в текущем году?

В этом году мы начали сборку на главном конвейере серийных КрАЗов, оснащённых двигателями ЯМЗ и коробкой переключения передач Eaton.

Большая работа ведётся с целым рядом предприятий, выпускающих специальные надстройки, по установке на шасси КрАЗ новых бетоносмесительных установок, бетононасосов, специальной техники для нефтегазовой отрасли.

Мы активно работаем над тем, чтобы в 2008 году начать серийное производство автомобилей с новой колёсной формулой 8х6, в первую очередь — самосвалов грузоподъёмностью 30 тонн.

В конце года планируем освоить производство автомобилей с правосторонним рулевым управлением колёсных формул 6х6 и 6х4.

Новинкой этого года станет автомобиль-тягач с колёсной формулой 6х6 и полной массой буксируемого полуприцепа 85 тонн.

В этом году мы начали собирать на главном конвейере автомобили, оснащённые двигателями ЯМЗ-658 производства Ярославского моторного завода, отвечающими требованиям Евро-3.

До конца года мы планируем создать автомобиль с новой для «КрАЗа» компоновкой: кабина над двигателем.

## ► Не планируется ли добавить к производству большегрузных грузовиков другую технику?

В настоящий момент мы рассматриваем несколько предложений, поступивших от автомобильных компаний Европы и Юго-Восточной Азии по организации сборочных проектов. Однако основные усилия мы концентрируем на создании совместно с одной из зарубежных компаний производства тяжёлого грузовика, который бы вобрал в себя лучшее из конструкции автомобиля КрАЗ, в первую очередь — ходовую часть, и получил бы новую современную кабину и ряд других агрегатов.

## ► Какие производственные планы на 2008 год?

В текущем году мы планируем собрать на главном конвейере более 5000 автомобилей КрАЗ, и для этого у нас есть все предпосылки.

## УКРАИНСКАЯ АРМИЯ ВООРУЖИЛАСЬ НОВЫМИ КРАЗАМИ

Холдинговая Компания «АвтоКрАЗ» поставила Министерству обороны Украины **57 автомобилей КрАЗ-6322 «Солдат»** повышенной проходимости. Это первый крупный контракт с Минобороны Украины за последние **17 лет**.

Автомобили разработаны в соответствии с тактико-техническим заданием Министерства обороны Украины. Опытные образцы автомобилей были изготовлены в 2007 году. Государственной комиссией из представителей Минобороны, Вооружённых Сил Украины и ХК «АвтоКрАЗ» были проведены пятимесячные государственные испытания в тяжёлых условиях по установленному маршруту в разных регионах Украины. Автомобили преодолели **свыше 15 тыс. км** как по асфальтобетонным дорогам, так и по грунтовым и песчаным.

Все машины успешно прошли государственные испытания и рекомендованы государственной комиссией для принятия на вооружение ВС Украины.

С апреля 2008 года будут проходить государственные испытания два опытных образца бортового автомобиля КрАЗ-5233ВЕ.

Военная техника «КрАЗ» была продемонстрирована Президенту Украины — Верховному Главнокомандующему ВС Украины Виктору Ющенко во время его посещения 1-й отдельной гвардейской танковой бригады 8-го армейского корпуса. Президента Украины сопровождали Министр обороны Юрий Ехануров и начальник Генштаба — Главнокомандующий ВС Украины генерал армии Сергей Кириченко. Представленные автомобили КрАЗ получили самую высокую оценку главы державы.



## НА МИРОТВОРЧЕСКОЙ НИВЕ

Холдинговая Компания «АвтоКрАЗ» **одержала победу в тендере на поставку** Национальной полиции Индонезии партии **полноприводных большегрузных автомобилей КрАЗ-6322** разных модификаций. Автомобили будут нести службу в составе миротворческой миссии ООН в Судане. Ранее автомобили КрАЗ обеспечивали выполнение задач в составе миротворческих контингентов Вооружённых Сил Украины в Сьерра-Леоне, Ливане, Косово, Ираке, Афганистане и других странах. В числе поставляемых автомобилей — популярные в армиях Ирака, Йемена, Анголы, Индии, Египта и других стран мира бортовые автомобили КрАЗ-6322, ремонтно-эвакуационные автомобили, шасси под установку цистерн для транспортировки воды и топлива.

Автомобили КрАЗ изготовлены в соответствии с



## ИНДОНЕЗИЯ

требованиями ООН и окрашены в белый цвет с нанесением логотипа Организации Объединённых Наций.

Все автомобили оснащены **330-сильными** дизельными двигателями производства Ярославского моторного завода, коробкой переключения передач Eaton, сцеплением ZF и кондиционерами Webasto.



Полковник Национальной полиции Индонезии г-н Имам Ювон во время проведения технической инспекции автомобилей отметил: «На наш выбор техники «КрАЗ» в качестве автомобилей, которые будут задействованы в миротворческой миссии в Судане, оказало влияние не только то, что технические параметры автомобилей полностью соответ-

ствуют требованиям, предъявляемым нами к подобной технике, но и тот факт, что КрАЗы уже несли службу в миротворческих контингентах в разных странах. Мы остались очень довольны автомобилями. Они мощные и впечатляющие».



## НА СТРАЖЕ ПОРЯДКА В НИГЕРИИ

Первая партия из **25 автомобилей** высокой проходимости КраЗ-5133ВЕ-016 колёсной формулы 4x4 отправилась в адрес Национальной полиции Нигерии.

Тендер на поставку 100 автомобилей КраЗ, объявленный нигерийской Национальной полицией, был выигран в партнёрстве с Государственным предприятием Специализированной внешнеторговой фирмой «Прогресс» в конце 2007 года. Планируется, что контракт будет полностью выполнен в июне 2008 года.

Это самая крупная поставка автомобилей КраЗ на нигерийский рынок за всю историю Кременчугского автозавода.

Группа технических специалистов Национальной полиции Нигерии прошла обучение в ХК «АвтоКраЗ» по эксплуатации автомобилей КраЗ, их техническому обслуживанию и ремонту.

Ведутся переговоры о поставке в Нигерию запасных частей и комплектующих для обслуживания автомобилей КраЗ-5133ВЕ.



### НИГЕРИЯ



## КУБИНСКИЕ ПЕРСПЕКТИВЫ

Для завершения переговоров о создании совместных проектов Холдинговую Компанию «АвтоКраЗ» посетили Заместитель Министра строительства Кубы и топ-менеджеры компании «Сомек», на производственных мощностях которой планируется реализация этих проектов. В ходе переговоров подписан контракт на поставку первой партии сборочных комплектов автомобилей КраЗ. Мощность предприятия – 300 автомобилей в год.

В настоящее время на Кубу осуществляются регулярные поставки автомобильной техники «КраЗ» и запасных частей к ней. Министерство строительства Кубы является основным заказчиком кременчугской техники для гражданского сектора. С декабря 2007 года заказчику поставлены **около 70 автомобилей**, в том числе автобитумовозы, автогудронаторы, автобетоносмесители на базе КраЗ, седельные тягачи. До этого автомобили КраЗ не поставлялись на Кубу на протяжении 17 лет.



### КУБА



## КРАЗ СЕРТИФИЦИРОВАН В САУДОВСКОЙ АРАВИИ

Холдинговая Компания «АвтоКраЗ» успешно завершила сертификацию самосвала КраЗ-65055 (6x4) в Саудовской Аравии.

Этот автомобиль, оборудованный самосвальной платформой объёмом 12 м<sup>3</sup>, грузоподъёмностью 20 т является одним из наиболее востребованных самосвалов на рынке Королевства Саудовской Аравии.

Сертификация проводилась через Standardization Organization for the Cooperation Council for the Arab States of the Gulf (GSO).

Организацией по Сертификации Совета стран Персидского залива на автомобиль КраЗ выдан сертификат соответствия стандартам GSO.

Полученный сертификат даёт право на ввоз самосвалов КраЗ в государства, входящие в Совет стран Персидского залива, и их эксплуатацию по дорогам общего пользования. В этот Совет входят 6 стран Персидского залива: **ОАЭ, Королевство Саудовской Аравии, Королевство Бахрейн, Султанат Оман, Катар, Кувейт.**

Сертификация автомобилей КраЗ в странах Персидского залива открывает новые перспективы для продвижения автомобилей КраЗ в этот регион.

В дальнейших планах Холдинговой Компании «АвтоКраЗ» – сертификация модельного ряда автомобилей КраЗ.



### САУДОВСКАЯ АРАВИЯ



# “РУСКРАЗ”: НОВЫЙ ПОДХОД К РАБОТЕ В РОССИИ



Продолжая совершенствовать свою работу на российском рынке, ХК «АвтоКрАЗ» создала официального импортёра своих автомобилей — «РусКрАЗ», чтобы эффективно управлять рыночными процессами, оперативно реагировать на потребности рынка и удовлетворять запросы покупателей в максимальной степени. О том, как данный шаг повлияет на работу дилеров, как отразится на покупателях, мы побеседовали с директором компании «РусКрАЗ» Владимиром БРУЛЕВИЧЕМ.

► Владимир Владимирович, когда была создана компания «РусКрАЗ»?

Компания «РусКрАЗ», на которую ХК «АвтоКрАЗ» возложила функции российского официального импортёра автотехники Кременчугского автомобильного завода, была создана в январе 2008 года. Сейчас идёт её становление, и с апреля мы начинаем работать в полную силу.

► Какие основные задачи поставлены перед компанией?

Мы будем решать комплекс задач, которые можно охарактеризовать как осуществление взаимосвязи между российскими дилерами и заводом-изготовителем, а также координирование и контроль работы продавцов автотехники в пределах страны.

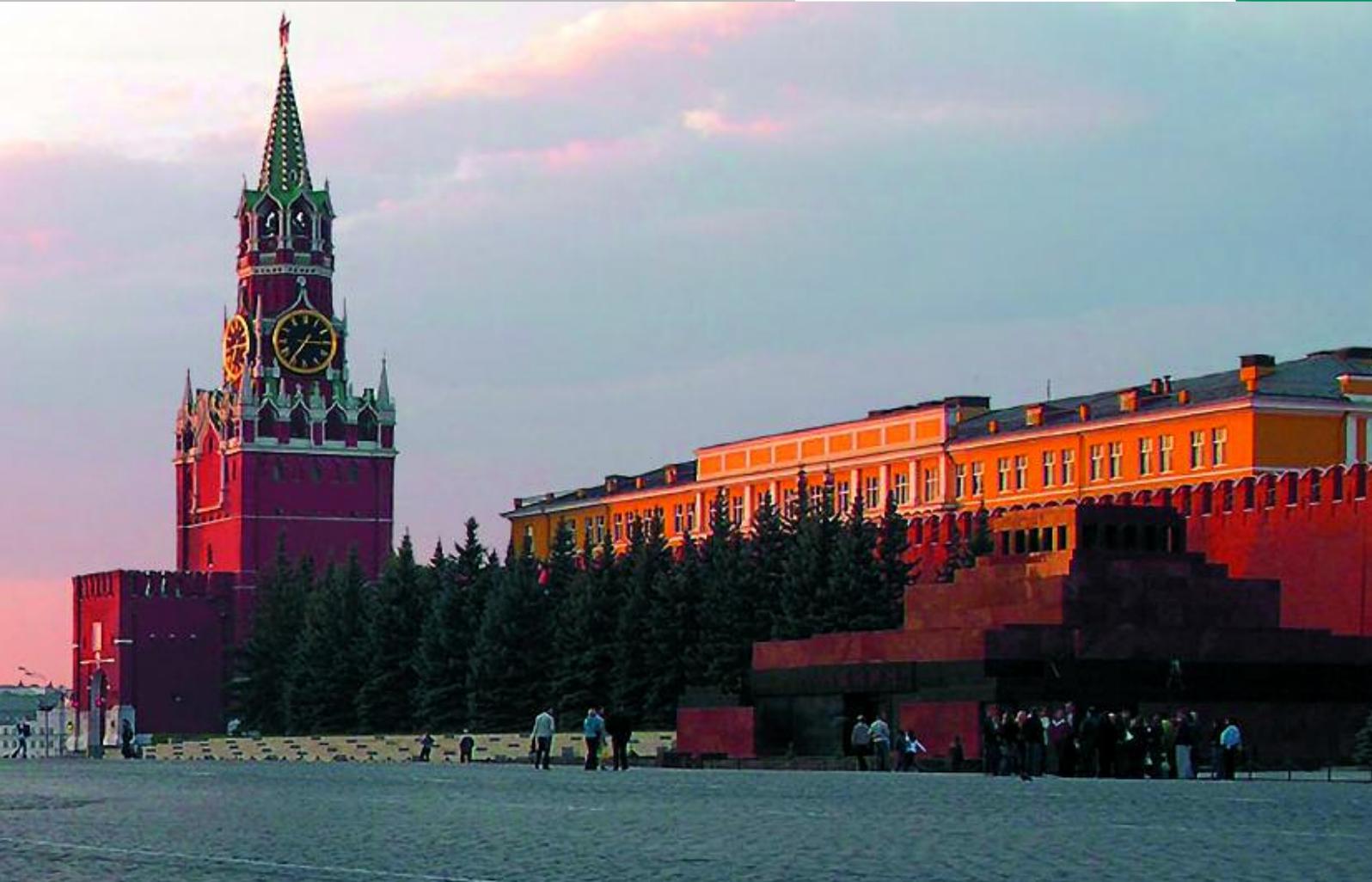
► Как на деле происходит эта координация?

В России сегодня действует 24 дилера ХК «АвтоКрАЗ». Их география охватывает территорию от Санкт-

Петербурга до Хабаровска. Дилерская сеть включает все города-миллионники. До появления официального импортёра российские продавцы КрАЗов работали каждый сам по себе, не имея общей стратегии, почти не осуществляя координацию друг с другом. Наша задача — это не только планомерное увеличение реализации автотехники марки «КрАЗ», но и организация её эффективного продвижения, чёткого и своевременного обслуживания, качественного и быстрого ремонта. «РусКрАЗ» будет взаимодействовать с заводом-изготовителем в вопросах выработки основных направлений развития бизнеса в России, способствовать своевременному оформлению заказов на поставляемую технику, содействовать совершенствованию конструкции автомобиля в соответствии с пожеланиями потребителей. Кроме того, если раньше все заказы от дилеров шли напрямую на завод, то теперь на основе пожеланий дилеров будет формироваться общий заказ, что должно упростить и ускорить его выполнение.

► Какие результаты даст подобный подход?

Такой способ работы — это, прежде всего, структурирование. Ведь у одного дилера продажи могут расти, у другого — падать. Импортёр же стремится к планомерному росту реализации КрАЗов, а для этого нужна координация данного процесса в масштабе всей страны. Мы начали плотно заниматься аналитикой потребности в технике со стороны российских предприятий, устанавливающих на кременчугские шасси своё оборудование, например, мобильные буровые установки или лесовозные платформы. В результате пришли к выводу, что каждый год ряд предприятий заказывает примерно одинаковое количество КрАЗов. Появилась идея: почему бы не спланировать работу завода исходя из суммирования ежегодных запросов постоянных клиентов? Для «АвтоКрАЗа» появляется возможность заблаговре-



менного планирования загрузки производственных мощностей, а клиент экономит немало времени: так как техника будет сделана и поставлена в наше распоряжение заранее, клиент получит её сразу, как только появится необходимость.

► **Но ведь можно и не угадать точное количество заказываемых шасси?**

Шасси, конечно, не самосвалы, но я не сомневаюсь, что на всё найдутся покупатели! КраЗы в России хорошо знают и высоко ценят. Недавно от дилера, находящегося в Хабаровске, пришёл заказ на партию автомобилей. Честно говоря, думал, что у него будут трудности с их реализацией, ведь Приморский край просто наводнён новыми китайскими и подержанными японскими грузовиками всех классов и типов. Каково же было удивление, когда буквально через несколько дней после отгрузки машин позвонил тот же дилер и сообщил, что все они уже нашли своих владельцев!

► **ХК «АвтоКраЗ» — украинская компания. Как сейчас обстоит дело с прохождением техники через таможню?**

Одна из важнейших целей создания компании «РусКраЗ» — решение проблем при прохождении автомобилей через таможню. Раньше каждый дилер занимался этим вопросом самостоятельно. Нередки были случаи, когда из-за длительных сроков растаможивания клиенты, не желая ждать выполнения всех бюрократических процедур, отказывались от заказа. Теперь вопросами растаможивания, а также сертификации техники мы занимаемся целенаправленно.

► **Какие первоочередные задачи Вы решаете сейчас?**

В первую очередь это наведение порядка в сервисном обслуживании КраЗов. Зачастую дилеру более важно продать машину, а её дальнейшее обслуживание для него второстепенно. В результате, владельцам

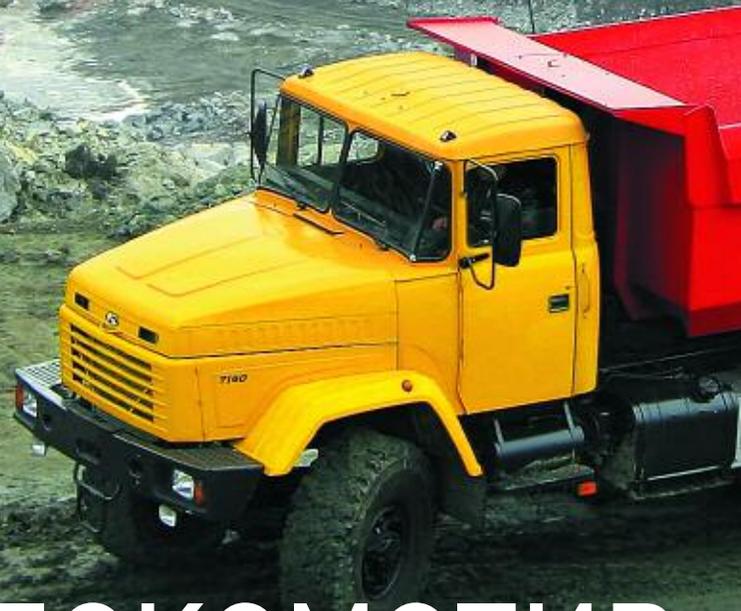
автомобилей иногда приходилось заниматься их ремонтом самостоятельно. Чтобы переломить данную ситуацию, мы потребовали от всех наших дилеров организовать у себя сервисную зону и склад наиболее востребованных запасных частей, не уклоняться от гарантийного обслуживания автомобилей, приобретённых как у них самих, так и у других продавцов. Во-вторых, «РусКраЗ» серьёзнейшим образом занимается созданием центрального российского склада запасных частей, чтобы заказывать и завозить их централизованно, что проще, быстрее и экономически эффективнее. Мы планируем, что такой склад появится в самое ближайшее время. В-третьих, наша компания начала систематически собирать и анализировать информацию о случаях поломки автомобилей, что, с одной стороны, позволит нам оптимально организовать работу по снабжению дилеров запчастями, с другой — аргументированно и эффективно взаимодействовать с заводом-производителем над устранением слабых мест в конструкции.

До недавнего времени некоторые дилеры, помимо КраЗов, торговали грузовиками других марок аналогичного класса, в основном — китайскими. Мы потребовали прекращения подобной практики. Ещё один важный момент: теперь каждый дилер работает исключительно на закреплённой за ним территории, чтобы не создавать в том или ином регионе ненужной внутренней конкуренции.

► **Какие планы поставлены перед «РусКраЗом» на текущий год?**

Перед нами стоит задача увеличения продаж КраЗов. В 2007 году в России было реализовано более 2000 автомобилей КраЗ, в текущем году мы планируем увеличить продажи на 500 единиц.

ООО «РусКраЗ»  
тел./факс: +7 (495) 2287718, 7832637



# КАРЬЕРНЫЙ ЛОКОМОТИВ

Размеры этого автомобиля внушают уважение даже издали, а вблизи припаркованный рядом с ним «обычный» самосвал КрАЗ-6510 (6x4) при 8,35-метровой длине и 2,9-метровой высоте кажется... нет, не игрушечным, конечно, но уже каким-то субтильным. Всё правильно: у нашего испытуемого расстояние от переднего бампера до заднего борта на два метра больше, а кабина находится выше сантиметров на тридцать. Одно слово: локомотив. Карьерный. Собственно, позвольте представить: речь идёт о 25-тонном самосвале КрАЗ-7140С6.

Его дебютный показ состоялся минувшим летом в Москве на «Интеравто'2007», а украинская премьера прошла в рамках салона коммерческого транспорта «TIR'2007» в октябре. Положительные отклики и целый ряд предварительных заказов со стороны потенциальных покупателей свидетельствуют о неплохих рыночных перспективах нового самосвала. Самосвал 8x6, по большому счёту, является продолжением развития конструкции 3-осного 18-тонного самосвала КрАЗ-65032-070 (6x6), оснащённого односкатными колёсами с шинами Michelin и укладываемого в 2,5-метровый габарит по ширине. Предпосылкой появления на свет КрАЗ-7140С6 можно назвать такой фактор: для эксплуатации, например, в карьере на вскрышных работах у вышеназванного самосвала 6x6 запас проходимости не просто достаточный, а скорее даже чрезмерный. А вот резервов для увеличения грузоподъёмности уже не осталось. Поэтому напрашивалось решение — значительно повысить грузоподъёмность путём установки дополнительной оси, а благодаря тому самому грандиозному запасу проходимости эту дополнительную ось для удешевления и упрощения конструкции сделать неведущей. В результате по ходовой части, вплоть до третьего моста, КрАЗ-7140С6 не отличается от самосвала КрАЗ-65032-070 и лишь на удлинённом заднем свесе рамы смонтирована дополнительная ось на индивидуальной рессорной подвеске, колёса

которой управляются отдельным гидроцилиндром и поворачиваются в противоход передним. В результате радиус поворота КрАЗ-7140С6 оказался даже меньше, чем у его 3-осного собрата!

При детальном осмотре обращает на себя внимание рама: на всём протяжении она выполнена из одинарного швеллера. Её запас прочности таков, что позволяет даже не задумываться о введении дополнительных усилителей в виде ещё одного внутреннего швеллера или накладок в местах максимальной концентрации напряжений. Кстати, рама самосвала 8x6 является полностью оригинальной, а не модифицированной деталью, и не имеет удлинительных вставок. А вот платформа 4-осника по сути является удлинённым вариантом платформы КрАЗ-65032-070: дополнительная пара метров длины позволила увеличить её вместимость в полтора раза. Отрадно, что кузов по-прежнему не переразмерен относительно заявленной грузоподъёмности: 18 м<sup>3</sup> для 25-тонной нагрузки означает, что машина без риска серьёзного перегруза может смело использоваться на перевозках земли, глинозёма или природного песка, в то время как на многих «китайцах» при максимальном использовании вместимости официально можно возить лишь керамзит да уголь.

Из-за значительно возросшей по сравнению с 3-осником полной массы КрАЗ-7140С6 получил более мощный двигатель — 400-сильную «восьмёрку» ЯМЗ-7511.10 вместо 330-сильной ЯМЗ-238ДЕ2. Тяговые возможности 4-осника выше благодаря 9-ступенчатой коробке ЯМЗ-2391 с «ползущей» первой скоростью, передаточное число которой в 1,5 раза больше, чем у первой передачи 8-ступенчатой КПП самосвала 6x6.

## Крепче за баранку держись...

Ездить за рулём КрАЗа ранее мне не приходилось, но общий язык с КрАЗом удалось найти быстро. Маневренность просто отличная: при выполнении



поворотов-разворотов подсознательно кажется, что машине потребуется значительно большее пространство. Благодаря тому, что управляемыми сделаны крайние оси, не возникает и эффекта «пуга» при крутом повороте на скользкой дороге (а в карьере, где мы проводили испытания, только такие и были): даже при задействованных задних межколёсных блокировках гружёный самосвал не стремится соскользнуть передними колёсами наружу поворота, потому как задняя ось стабильно «подкручивает» корму в нужном направлении.

Экскаватор, грузивший нас в карьере, за один присест наваливал в кузов 6 кубометров вскрыши (примерно 10 т). Мы решили ограничиться двумя ковшами: при 20-процентном недогрузе повадки машины уже мало будут отличаться от оных при полной массе. А вот и первое наблюдение. Место погрузки от технологической «трассы» к пятачку сброса вскрыши отделял затяжной подъём, сплошь покрытый вязкой кашей наподобие цементного раствора. Постоянно работающим здесь 40-тонным БелАЗом горка эта была явно не по вкусу: к вершине они выходили с пробуксовкой, набивая колею. В результате после нескольких рейсов БелАЗов в дело приходилось вступать тяжёлому бульдозеру для «зачистки» проблемных участков. КамАЗ этот же участок дороги преодолел без видимых затруднений, даже без активации блокировок. Следовательно, при эксплуатации таких самосвалов бульдозеру достаточно было бы проводить контрольную зачистку трассы один раз за смену или и того реже.

Благодаря удачно подобранным передаточным числом и высокому крутящему моменту двигателя (уже при 1000 об/мин коленвала он выдаёт на-гора 1550 Нм) темп набора скорости гружёного КамАЗ-7140С6 по сравнению с порожним изменился не сильно. Зато плавность хода улучшилась существенно. Что касается проходимости, то скользкие, размытые дороги, мокрая глина, тяжёлый вязкий грунт, песок – эти условия вряд ли станут преградой

для КамАЗ-7140С6: тяговитого дизеля, трёх ведущих мостов и двух межколёсных блокировок окажется достаточно для преодоления практически любых дорожных (в смысле, бездорожных) условий, в которых вообще способна эксплуатироваться колёсная техника.

### Экономический аспект

Что касается экономической привлекательности эксплуатации КамАЗ-7140С6 (8х6) по сравнению с КамАЗ-65032 (6х6), то она налицо. При 40%-ом росте грузоподъёмности и 50%-ом – вместимости, самосвал 8х6 в среднем расходует лишь на 10-15% больше топлива, а к числу «расходников», по большому счёту, добавилась только одна пара шин. Кого можно рассмотреть в качестве конкурента? Полноприводные (6х6) самосвалы КамАЗ и МАЗ не дотягивают до КамАЗа по грузоподъёмности, МЗКТ-75165 и МоАЗ-75051 в расчёт можно не принимать из-за мизерных объёмов производства, да и свободный выход на дороги общего пользования им всё равно закрыт из-за негабаритной ширины. Китайцы ещё не начали поставлять к нам самосвалы действительно высокой проходимости. Так что наиболее реальный «соперник» для нашего героя – пожалуй, Tata серии TerrNo1 (8х8): она выделяется грузоподъёмностью (29 т), более высоким уровнем комфорта, вот только цена «кусается»... Отсюда вывод: новый кременчугский самосвал наверняка найдёт на рынке свое место под солнцем.

А в целом «кразовцы» молодцы: планомерная работа в течение последних лет над расширением модельного ряда и модернизацией уже освоенных машин не прошла даром – объёмы производства за последние пять лет возросли без малого в пять раз. В общем, так держать!

Николай Марков,  
«КомТранс» (Россия)  
№3, 2008

# В ГОРАХ ГРУЗИИ

Ежегодно около 150 автомобилей КраЗ отправляются в Грузию — государство с древнейшей историей и самобытной уникальной культурой, добрыми и отзывчивыми людьми, страну гор и песен.

С рабочим визитом в Грузию побывали Заместитель Генерального директора — Директор по качеству Сергей Дунь и Директор Торгового дома ХК «АвтоКраЗ» Николай Ляпун, которые поделились впечатлениями о поездке и планами развития украинско-грузинского сотрудничества.



Николай Ляпун

► **Какие договоренности достигнуты в ходе визита?**

**Н. Ляпун:** По итогам переговоров с грузинскими предприятиями достигнута договорённость на поставку в Грузию до конца 2008 года около 200 единиц автомобильной техники.

Сегодня интересы Холдинговой Компании «АвтоКраЗ» на территории Грузии представляет фирма «Тавази».

Чтобы расширить присутствие автомобилей КраЗ на рынке, иметь возможность предложить покупателям передачу КраЗов в лизинг, грузинская сторона

инициировала открытие на территории Грузии представительства Холдинговой Компании «АвтоКраЗ» на базе фирмы «Тавази». Сегодня портфель заказов на приобретение автомобилей КраЗ по лизинговым схемам составляет около 20 единиц техники ежемесячно. Поэтому ХК «АвтоКраЗ» планирует запустить данную программу в ближайшее время.

► **Как отзываются о КраЗах грузинские потребители?**

**С. Дунь:** Мы были во многих местах, где массово работают наши КраЗы. Нареканий на качество нашей продукции в Грузии нет, КраЗами довольны, они продуктивно работают, зачастую круглосуточно, эффективно справляясь с поставленными задачами. Их правильно эксплуатируют, дорожат ими, бережно к ним относятся и понимают, что эти машины их кормят.

Недалеко от Батуми 28 автомобилей КраЗ эксплуатируются на перевозке каменной породы, которую добывают из русла реки Чорох и транспортируют на завод железобетонных изделий. Руководитель проекта хорошо отзывался о технико-эксплуатационных характеристиках КраЗов.

Также посетили «Джорджиан манганези» в г. Чиатура. Компания расположена в горной местности Западной Грузии на высоте 1000-1200 м над уровнем моря. Здесь ведётся добыча, переработка марганцевой руды. Отношение к КраЗам очень хорошее. С «Джорджиан манганези» достигнута договорённость о поставке 50 автомобилей КраЗ-7140С6 для замены работающих здесь БелАЗов.

► **Как осуществляется сервисное обслуживание поставленной техники?**

**С. Дунь:** Гарантийное и послегарантийное



обслуживание автомобилей, поставленных как за последние несколько лет, так и во времена Советского Союза, осуществляется фирмой «Таваз». Сегодня в Грузии функционирует фирменный сервисный центр. Он расположен на расстоянии 12 км от Тбилиси. Два года назад он представлял собой заброшенное АТП, сегодня это – СТО, соответствующая современному уровню и требованиям заказчика, обслуживающая автомобили КраЗ, поставленные в страны Закавказья.

► **Каковы дальнейшие планы развития сотрудничества?**

**Н. Ляпун:** Парк автомобильной техники Грузии, в основном, состоит из старых автомобилей. По ориентировочным подсчётам на сегодняшний день в Грузии работает около 2,5 тыс. старых автомобилей КраЗ-255, 256, 258. Поэтому в настоящее время очень остро стоит вопрос создания в этой стране ремонтного завода для модернизации существующего парка грузовых автомобилей. Поставки запасных частей для модернизации автопарка начнутся с мая текущего года. Ремонтные работы будут выполняться специалистами «Таваз». Следующим этапом развития отношений между Грузией и ХК «АвтоКраЗ» мы видим создание на территории Грузии сборочного пред-

приятия автомобилей. Имеются предварительные договорённости. Начала работу созданная фирмой «Таваз» торгово-выставочная площадка, которая находится на основной транспортной магистрали Тбилиси-Батуми.

Парк новых автомобилей КраЗ в Грузии составляет около 500 единиц с учётом государственных заказов. В 2008-2009 годах мы сможем увеличить автопарк новых КраЗов вдвое за счёт бюджетных закупок и развертывания коммерческих проектов.



Сергей Дунь

Заместитель Генерального директора компании «Автомзиди» Георгий Губеладзе:

«На реке Чорох мы добываем камень. Фирма «Таваз» поставляет нам КраЗы и обслуживает их. Претензий не имеем ни к «Таваз», ни к КраЗам. Случаются во время эксплуатации небольшие поломки, но их оперативно исправляет наш компаньон – «Таваз». Мы работаем с КраЗами второй год. Их у нас 28 единиц, причём эксплуатируются они круглые сутки. Насчёт украинских автомобилей я могу сказать, что они – лучшие. Здесь работают турецкие машины, МАНы, другие, но это – асфальтные машины, КраЗы – вне конкуренции.»

# МИРАЖИ ДАКАРА





Известие о том, что организаторы отменили гонку «Euromilhoes Lisboa-Dakar 2008», грянуло как гром среди ясного неба прямо накануне старта, 4 января. Слезы и шок, разочарование и разбившиеся надежды, напрасно затраченные усилия и многотысячные финансовые потери...

Бросить вызов пустыне и добраться до Розового озера мечтали 510 команд из 50 стран мира, в том числе и команда Холдинговой Компании «АвтоКрАЗ» — «Team KRAZ Ukraine». Впервые в истории украинского автоспорта автомобиль КрАЗ-5233BE должен был пройти в качестве автомобиля технической помощи маршрут самого сложного мирового ралли-рейда.

Перед командой, которая должна была принять участие в гонке вне зачёта, ставилась цель — ознакомиться с маршрутом и идеологией гонки.

В КрАЗовскую команду вошли: пилот Сергей Малик, чемпион Украины по шоссейно-кольцевым гонкам, штурман Сергей Суховский, чемпион Украины по раллийным соревнованиям, механик Александр Маслий, водитель-испытатель первого класса Кременчугского автомобильного завода.

**Александр Маслий**, вернувшись из командировки, поделился своими впечатлениями и ощущениями, которые ему пришлось пережить за эти дни.

▶ **Александр, какие чувства вызвала у Вас весть о том, что Вы в составе экипажа отправитесь на Дакар?**

Волнение и радость от осознания, что мне доверили эту миссию. Всем известно, что на подобных трассах испытываются не только автомобили, но и экипажи — на выносливость, силу духа, мастерство. Мне, как и любому профессиональному водителю, всегда хотелось «погонять» на настоящих гоночных трассах, почувствовать всю мощь и силу грузовика, которым управляешь, пройти на нём экстремальные препятствия. Когда выпал случай осуществить мечту, я был в восторге.

▶ **Расскажите о процессе подготовки и отъезде. Как вас провожала Украина?**

Проводы были трогательными. На главной площади страны — Площади Независимости в Киеве собрались тысячи людей, которые желали нам счастливой дороги и успехов. Какой-то ребёнок на переключатель поворота автомобиля прицепил свою игрушку «на счастье», я берегу её как талисман этой поездки. Сам процесс подготовки был стремительным. За две недели нужно было получить визы — Шенгенскую, Марокко, Мавритании, Сенегала, подготовить необходимые документы: водительские и медицинские,

документы на автомобиль, разрешения на право передвижения по странам (для автомобилей, вес которых больше 3,5 тонн, такое разрешение необходимо для каждой страны отдельно) и др.

▶ **Как чувствовали себя в дороге и как воспринимали КрАЗ местные жители на протяжении маршрута?**

Скажу честно, дорога была изнурительной. Проехать за четыре дня (мы выехали за пределы Украины 30 декабря, а прибыли в Лиссабон 3 января 2008 г.) почти шесть тысяч километров — это уже о чём-то свидетельствует! Места для отдыха в период новогодних праздников найти было невозможно, гостиницы были переполнены, нас выручили спальники, которые мы прихватили с собой в дорогу. Добравшись до места назначения, отдохнули, отоспались, так что чувствовали себя перед стартом бодрыми, полными энергии и «готовыми к бою».

По дороге случались разные ситуации. За те 6 тыс. км, которые мы преодолели до Лиссабона, нам пришлось испытать автомобиль на разных трассах. Польшу и Германию пересекли по автобанам. Когда дорога пошла через Альпийские горы, чтобы сократить время и расстояние, мы съехали с основного пути, который идёт вокруг гор, и поехали, ориентируясь по GPS, кратчайшим путём горными дорогами. Сложности прибавил суточный перепад температуры, который составил около 30 градусов. А у нас еще и запасных частей на всякий случай полный кузов!

Так получилось, что мы испытали автомобиль не песками, а гравием и гололёдом!

Отдыхали в горных городках. Улицы там настолько узкие, что, когда мы проезжали между домами, казалось, вот-вот зеркалами зацепим балконы. В горах утром спускался густой туман, дорога становилась почти невидимой, что усложняло передвижение.

В разных странах, через которые пролегал путь, нас хорошо принимало местное население. Накануне по телевидению прошли показы о ралли Дакар. Нас встречали как героев. Автомобиль издалека бросался в глаза. На кабине были нанесены имена и группы крови членов экипажа. В Испании просили автографы, а в Португалии скандировали наши имена и фамилии. Поскольку мы были одеты в специальные костюмы, то нас узнавали на заправках и в других местах. Так же в Украине: где бы ни остановились, к нам подходили, просили разрешения сфотографироваться на фоне автомобиля. Моя дочка позже сказала: «Папа, ты попал в «Минуту славы».

▶ **Как вёл себя автомобиль в дороге?**

Автомобиль прошел весь путь «на отлично», почти 12 тыс. км без единой поломки. Только лампочку левого габарита пришлось заменить. За рулём мы с Сергеем Маликом ехали по очереди. Он был в восторге от нашего автомобиля и возлагал на него большие надежды.

▶ **Расскажите о встрече с другими командами. Как всё происходило на старте?**

Для Лиссабона начало «Дакара» — большой праздник. Люди живут событием: в эти дни в городе всё светится яркими огнями, работают карусели и другие развлечения для взрослых и детей. Около автотехники участников, выставленной на общий обзор, фотографируются.

## ◀ МИРАЖИ ДАКАРА



Атмосфера между участниками проекта – дружелюбная, люди знакомятся, общаются, радостно приветствуют друг друга. Когда мы фотографировались, проезжала команда «КамаЗа», притормозила, весело приветствуя, посигналила нам. Приятно было слышать из уст членов экипажа КамаЗа тёплые слова в наш адрес. К нам подъезжали многие участники ралли. На старте нас воспринимали просто «на ура». Когда мы открыли капот автомобиля и все увидели, что он серийный, то удивлению и восхищению не было предела. Нас называли «первооткрывателями», ведь другие автомобили-участники были с разными «наворотами» типа «на одно колесо три амортизатора» и другими. Ни одна машина не пользовалась такой популярностью!

В Лиссабоне живёт около 100 тысяч украинцев, которые подходили, интересовались автомобилем, пытались притронуться к нему и рассказывали свои жизненные истории: кому-то на «КраЗе» приходилось работать, кто-то в армии служил на автомобиле КраЗ. Мы думали, они разберут машину по гайкам на память.

▶ **Какие ощущения в этот момент бурлили в Вашей душе?**

Гордость за завод, за автомобиль, радость, что КраЗ попал на ралли, пусть даже и в качестве автомобиля технической помощи, что нас так принимают. Подъезжая на старт, мы увидели украинский флаг, услышали шквал аплодисментов и возгласов, которыми нас встречали. Эти чувства невозможно описать и выразить, их можно только пережить.

▶ **Какой была реакция участников на известие об отмене ралли?**

Стресс и шок... Люди плакали... Ведь подготовка к гонке – это дело не одной недели и даже не месяца, это вложение сил, энергии, колоссальных средств. Мы тоже были огорчены и разочарованы, уже почти

получили на руки карту и с командой, в составе которой должны были идти, познакомились. Нашим заданием было проехать по маршруту, посмотреть, как все происходит, узнать, что нужно учесть при подготовке к такому ответственному шагу. И хотя нам не удалось этого сделать, опыт не прошел даром. Мы испытали возможность автомобиля, который прямо с конвейера без особой подготовки прошел почти 12 тыс.км. Я не сомневаюсь, мы бы доехали до Дакара! Кроме того, мы получили определённый организационный опыт, а также сделали соответствующие выводы, над чем поработать, что усовершенствовать в автомобиле при подготовке к подобным гонкам.

▶ **Вы пересекли почти всю Европу. Что интересного увидели?**

Мы были на мысе Кабо Да Рока – это крайняя западная точка Европы. Брызги океана автомобиль поймал, но спускаться к берегу не рискнули, поскольку был шторм около шести баллов. Тот, кто видел океанский шторм, понимает, что машину могло «слизнуть» в три секунды.

Двигаясь по автобанам, ничего не видели, кроме дороги и автомобилей. Проезжая по обычным дорогам, видели красивые места и уголки природы, особенно в горах. Перед Португалией поразил каньон – две скалы, а между ними на высоте 140 м – мостик. Объезжая Швейцарию, были просто очарованы красотой гор, которые возвышались перед нами. В горах пробиты тоннели, одним из них, 5-километровой длины нам пришлось проехать.

▶ **Если выпадет такая возможность, хотели бы взять участие в таком проекте?**

Меня об этом часто спрашивают в последнее время. В душе понимаю, что если такая возможность представится, не откажусь, потому что это – знак судьбы и бывает раз в жизни. Таким грех не воспользоваться.

## КОММЕНТИРУЮТ ЖУРНАЛИСТЫ

### ► Леонид Гоголев, главный редактор журнала «Коммерческие автомобили» (Украина):

«Мне уже приходилось проводить тест двухосных полноприводных КраЗов. Еще тогда я оценил высокую проходимость, прекрасную маневренность автомобилей. Машина для участия в ралли создана на той же базе. Так что тест стал как бы встречей со старым знакомым. С удовольствием отметил более тщательное внутреннее оформление кабины. Обращают на себя внимание кресла для членов экипажа на пневмоподвеске, что повышает комфорт при езде по бездорожью. Интересно, что центральное место механика заметно сдвинуто назад, благодаря чему увеличивается свободное пространство для ног. Большое удовольствие получил, когда испытал в работе новую коробку передач знаменитого бренда Eaton. Переключалась она по привычной, H-образной схеме и, главное — легко и чётко. Тест-драйв проводили на местности, где были и песок, и крутые холмы, и болотистый участок. Как и следовало ожидать, по проходимости автомобиль был на высоком уровне. Машина — зверь! Ещё раз оценил её маневренность, очень лёгкий в управлении руль. Жаль, что ралли-рейд «Лиссабон-Дакар 2008» по ряду причин не состоялся. Ведь есть все основания считать, что КраЗ на нём не подкачал бы.»

### ► Максим Шелепенков, начальник отдела испытаний журнала «Грузовик-Пресс» (Россия):

«Постоянно включенный полный привод помогал не опростоволоситься в сложной ситуации, но не давал заечь на крутых виражах. Катаясь на незагруженной машине по барханам, можно было пользоваться только верхним рядом передач, что в сочетании с действительно шикарной китайской коробкой избавляло от проблем выбора передач — переключение по знакомой схеме происходило быстро и чётко. Тормоза — с «кразовским» характером! Нажатие педали тормоза надо очень точно дозировать. Подмёрзший в январе песок и отличная геометрическая проходимость КраЗа создавали великолепный альянс для демонстрации скоростных проходов машины по пересеченной местности. Любая горка или овраг брались с лёгкостью или даже с некоторой небрежностью такими «чайниками», как автомобильные

журналисты. В результате, вседозволенность сыграла с нами злую шутку. Между двумя песочными барханами перед въездом на новую горку сбросили скорость до нуля, и взобраться в гору по песку КраЗ уже не смог. Попытки выбраться из неожиданной ловушки заканчивались еще большим зарыванием. Мы уже стали радостно потирать руки — ага, закопали-таки «дакаровскую» машину в песочек! Но обрадовались рано, так как в пылу заездов начисто забыли о ЦПШ. Как только давление упало до 2 атмосфер, машина вышла из песчаного плена на удивление легко. На шоссе хотели выявить скоростной предел машины: реально КраЗ разогнался до 130 км/час, но запас ещё оставался — обороты двигателя на высшей передаче едва переваливали за 1500 об./мин.»

### ► Николай Марков, корреспондент журнала «Коммерческий транспорт» (Россия):

«Дакаровский» КраЗ оставил очень приятные впечатления. От тугого руля и «каменной» педали газа, с которыми довелось познакомиться ранее на серийном автомобиле, не осталось и следа. Еще одну порцию дифирамбов заслужила китайская КПП! Хорошая избирательность, едва ли не двукратное снижение усилий на рычаге, чёткие включения.

Благодаря невысоким усилиям на органах управления при хорошей их информативности появилась возможность почувствовать характер управляемости КраЗ-5233BE в скольжениях. По отношению к тяжёлому грузовику эта фраза звучит, мягко говоря, странно, но в какой-то момент за рулём этого КраЗа начинаешь себя чувствовать так, словно управляешь джипом, просто джип этот — монстроподобных размеров. Снос возникает плавно (шины сопротивляются скольжениям на удивление долго) и совершенно прогнозируемо, а для того, чтобы его прекратить, достаточно на пару секунд ослабить давление на газ: практически сразу наступает стабилизация, и грузовик возвращается на заданную рулём траекторию. Но что характерно, даже двигаясь в повороте на ободах, машина не выказывает намека на возможность переворота: похоже, в незагруженном состоянии «сделать уши» на КраЗ-5233BE на ровной дороге не удастся при всём желании! Да и «засадить» КраЗ в карьере мы так и не смогли, хотя желание было...»



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Колёсная формула	4x4
Снаряженная масса, кг	11000
Полная масса, кг	17000
— приходящаяся на переднюю ось, кг	7000
— приходящаяся на тележку, кг	10000
Двигатель	ЯМЗ-238ДЕ2
Рабочий объём, л	14,86
Мощность, кВт (л.с.)	243 (330) при 2100 об./мин.
Крутящий момент двигателя, Нм (кгс·м)	1274 (130) при 1100-1300 об./мин.
Сцепление	однодисковое, модели MFZ 430
Коробка передач	двухдиапазонная, девятиступенчатая
Главная передача	мосты центральные, двухступенчатые
Передаточное число главной передачи	6,154
Передаточные числа раздаточной коробки:	
— высшая передача	0,95
— низшая передача	1,31

# В ЙЕМЕНСКИХ

В ноябре 2007 года автомобиль повышенной проходимости КраЗ-5133ВЕ (4x4) проходил испытания в Министерстве обороны Йеменской Республики. О том, как показал себя автомобиль, рассказывают специалисты испытательного центра ХК «АвтоКраЗ» Василий Ухналь и Валерий Калюга.

► **Какова была цель Вашей поездки?**

Йемен всегда был традиционным рынком сбыта кременчугских автомобилей. В этой стране КраЗы хорошо известны. В настоящее время в Йемен регулярно поставляются запасные части. Представляет интересы «КраЗа» на йеменском рынке компания JTI. Йеменские военные проявили интерес к КраЗам. Но для того, чтобы быть принятыми на вооружение, необходимо пройти процедуру официальных испытаний. Поэтому-то и оказался наш КраЗ в йеменских песках.

► **Как показал себя автомобиль?**

Общий пробег автомобиля составил 3800 км. Автомобиль показал себя прекрасно на всех этапах. Хорошее впечатление оставила китайская коробка переключения передач. Отзывы военных относительно автомобиля были восторженными. Особенно на участках зыбучих песков, когда мы, снизив в шинах давление, без усилий преодолели все сложные препятствия.

На крутом серпантинном подъеме при перегоне из Сайуна в Хамуд военные даже заплотировали, когда автомобиль резво взял 40%-ый подъем.

► **Какие впечатления произвела страна?**

Удивительно колоритная. Хотя гражданская война закончилась более десятка лет назад, назвать ее спокойной трудно. Такого количества оружия, как в Йемене, не встречали нигде! Йемен — страна с самым большим в мире числом оружия на душу населения. По некоторым данным, на каждого жителя, включая женщин и детей, приходится почти по четыре пистолета или автомата. Минные поля, джипы с пулеметами, замаскированные танки вдоль дорог — всё это современный Йемен. Для мужчин автомат Калашникова — не просто оружие, это символ мужественности и свободы. Мужское население открыто носит на улицах красивые изогнутые кинжалы — «джамбию». Хотя в последнее время ношение оружия ограничивается законодательно. Несмотря на воинственный вид, йеменцы — очень приветливы, искренни и дружелюбны.



► **Что произвело особое впечатление?**

«Глиняные небоскрёбы» в Шибаме. Представьте себе бело-желтые сооружения, насчитывающие по 10-11 этажей, которые были построены в XIX в. только из обожжённой глины без дополнительных связующих элементов.

► **Понравилась ли национальная кухня?**

Непривычно, но очень вкусно и сытно! Густой суп «шурпа» с огромным количеством специй, «сальта» — тушеное мясо птицы с чечевицей, бобами, специями, подаваемое с рисом, «ханид» — тушеное со специями мясо ягнёнка, традиционные лепешки, кебаб, кускус... и конечно же, сладости!

Вместо столовых приборов использовали, как и хозяева, хлеб или лепёшку, кусочками которых берут соусы и мясо. Ножи и вилки в повседневной жизни используются редко, но в ресторанах они всегда есть и подаются по желанию гостя.

Как ни странно, несмотря на то, что корни кофе берут свое начало в Йемене, повседневным напитком страны является — чай («шай»), который пьют из маленьких стеклянных чашечек, сдабривая травами.

# ПЕСКАХ



## ◀ В ЙЕМЕНСКИХ ПЕСКАХ

### ИЗ БОРТОВОГО ЖУРНАЛА:

<b>23.11.07</b>	Перегон автомобиля из портового города Ходейда, где находился автомобиль, в столицу — г.Сана. Протяжённость маршрута — 240 км через перевал высотой 3600 м. Автомобиль прошёл расстояние без проблем.
<b>24.11.07</b>	Показ автомобиля представителям Министерства обороны. Утверждён график испытаний КраЗа по дорогам Йемена. Автомобиль загрузили новыми аккумуляторными батареями, примерный вес груза — 7 т.
<b>25.11.07</b>	Перегон автомобиля из г.Сана на восток страны в г.Сайун, пройдено 550 км. В начале пути был крутой серпантинный спуск в пустынную местность, после чего путь проходил по ровной асфальтированной дороге, проложенной в пустыне. Двигались со скоростью 80–100 км/час. Все параметры автомобиля в норме. Температура окружающего воздуха около +40°C. В воинской части разгрузили партию новых аккумуляторных батарей, взамен загрузили такое же количество бывших в употреблении АКБ.
<b>26.11.07</b>	Перегон автомобиля из г.Сайун в г.Хамуд. Сразу после выезда из воинской части прошли очень крутой серпантинный подъём (примерно 40%), мощности двигателя было достаточно. В конце подъёма остановились осмотреть автомобиль. Температура охлаждающей жидкости не превышала 85°C. Из-за частых крутых поворотов масло в бачке рулевого управления нагрелось, произошёл незначительный выброс масла через сапун бачка. Дальнейшая дорога проходила по горной местности с незначительными спусками и подъёмами. В Хамуде разгрузили очередную партию АКБ и заменили их на бывшие в употреблении.
<b>27.11.07</b>	Перегон автомобиля Хамуд — Ромах — Хат. В каждом из пунктов назначения проведена операция по разгрузке-загрузке аккумуляторных батарей. Все узлы и агрегаты автомобиля в норме.
<b>28.11.07</b>	Перегон из г.Хат в г.Аль-Хайда. Дорога проходила по ровному участку. В конце маршрута перед Аль-Хайдом преодолен крутой спуск 35-40%. Расстояние от г.Сана до г.Аль-Хайда составило 1600 км. Автомобиль прошёл весь этот путь без проблем. Город Аль-Хайда стал конечной точкой разгрузки новых АКБ и загрузки старых.
<b>29.11.07</b>	Обратный путь: г.Хайда — г.Сана. Путь пролегал по той же трассе, с теми же подъёмами и спусками.
<b>30.11.07</b>	На обратной дороге заехали в г.Ромах, где находилось командование бригады пограничных войск. Военные попросили показать, как автомобиль проходит песчаные участки. Снизив давление в шинах до 3 атм., выехали на песчаный холмистый участок, где автомобиль преодолел все преграды, на которые указали военные. В основном препятствия составляли небольшие барханы и ровный, но сыпучий песок. Получены самые восторженные отзывы военных.
<b>01.12.07</b>	Перегон автомобиля из г.Ромах в г.Сайун.
<b>02.12.07</b>	Сайун — Сана. Проехав 240 км по асфальту в пустынной местности, военные попросили свернуть с дороги и проехать 50 км по песчаным барханам, которые находились вдоль асфальтированной трассы. Спустив шины автомобиля до 3 атм., КраЗ легко справился с этой задачей. Выехав на твёрдое покрытие, подкачали колёса до нормы и продолжили путь в столицу Йемена.
<b>03.12.07</b>	В расположенной в Сане воинской части Министерства обороны произведён осмотр автомобиля после пробега 3200 км, заменено масло в двигателе. После проделанной работы КраЗ был загружен танковыми траками. Нагрузка на автомобиль — 8 тонн.
<b>04.12.07</b>	Подъём в гору. Проехав по городу 20 км, мы остановились перед горой на пике, где находилась военная точка артиллеристов. Военные попросили подняться на автомобиле на эту точку. Дорога насыпная, очень узкая и крутая, с поворотами на 180 градусов. Были моменты, когда КраЗ за один раз «не вписывался» в поворот и приходилось сдавать назад, порой приходилось ехать по краю обрыва. К большой радости военных, а свое удовольствие они не скрывали, автомобиль и с этой задачей справился успешно. Все параметры в норме.
<b>08.12.07</b>	Спуск с крутой горы. Спуск оказался не менее опасным, чем подъём. На низшей передаче с применением горного тормоза благополучно спустились вниз. Автомобиль опять получил много похвал от военных.
<b>12.12.07</b>	Поправив груз (траки немного сползли назад), мы выехали на штурм ещё одной горы. Автомобиль поднялся и спустился без проблем.

# В КАРЬЕРАХ ПОЛЬШИ



Украинские тяжёлые грузовики хорошо известны в Польше и имеют репутацию надёжных и неприхотливых автомобилей. До 1992 года поставки КраЗов носили регулярный характер. С 1960 года в Польшу были поставлены около 8 тысяч автомобилей. После распада Советского Союза наработанные годами связи и каналы сбыта были утрачены. И вот спустя 15 лет КраЗы новой генерации возвращаются на польский рынок. За последний год сюда поставлены около трёх десятков автомобилей КраЗ. Партия новых автомобилей КраЗ-65032 работает в польском посёлке Щегучице на шахте открытого типа по добыче щебня. КраЗы заняты на подвозе породы к сортировочному механизму, плечо составляет около 700 м. На шахте также работают несколько старых КраЗов. Пробег автомобилей составляет 3000 – 13000 км.

О том, как эксплуатируются КраЗы, рассказывает Станислав Шчисловский, заместитель начальника горного отдела, заведующего рудной шахтой «Щегучице 2».

## ► Чем занимается Ваша фирма?

Предметом деятельности «KRUSZGEO» является добыча и переработка строительных, минеральных, натуральных и раздробленных руд, а также добыча и переработка минерального сырья. Одним из сегментов нашей деятельности является производство бетона и продуктов, производимых из бетона. Также мы предоставляем геологические, геолого-инженерные, лабораторные и геодезические услуги.

Вся наша деятельность осуществляется на 24 производственных предприятиях и 5 предприятиях сферы услуг, расположенных на территории Малопольского

и Подкарпатского воеводств.

## ► При осуществлении такой деятельности огромную роль играет техническое оснащение, особенно, грузовыми автомобилями. Недавно в Вашем автомобильном парке появились новые автомобили марки «КраЗ». Где они используются?

Совершенно верно. В мае 2007 года во время дорожно-строительной выставки «AUTOSTRADA POLSKA» ознакомились с предложением «КраЗа». Мы приобрели партию машин, и с июля они у нас в эксплуатации. Они используются для вывоза земли во время разработки карьеров, а также для перевозки песчано-гравийной смеси из карьеров на перерабатывающие предприятия.

## ► Планируете ли закупить очередную партию автомобилей КраЗ?

Да, мы планируем приобрести партию автомобилей марки «КраЗ». Мы очень довольны теми, которые эксплуатируем. Их эксплуатация проходит без нареканий. Автомобили надёжные, выносливые, а их цена – конкурентоспособная.

## ► Какие факторы сыграли решающую роль в выборе автомобиля?

Помимо того, что я сказал выше, эти автомобили очень стабильно работают на разработке карьеров. Несмотря на большие габариты, они очень маневренны, что имеет огромное значение для безопасности и экономики труда в таких условиях, как у нас. Мы убедились на основании уже выполненных этими машинами работ, КраЗы характеризуются высокой выносливостью в сложных географических условиях.



## ОПЫТ ЭКСПЛУАТАЦИИ: КОМБИНИРОВАННЫЕ ДОРОЖНЫЕ МАШИНЫ

Прочная КрАЗовская рама, в конструкции которой применяются лонжероны из горячекатанного швеллера, является идеальным основанием для крепления любого типа оборудования, предназначенного для нефтегазового комплекса, горнодобывающей промышленности, лесопромышленной отрасли, для строительства, дорожного и коммунального хозяйства, Вооруженных Сил.

Так, на дорогах Украины широко эксплуатируются комбинированные дорожные машины на базе КрАЗ-6510 и КрАЗ-65055, изготовленные по заказу «УкрАвтоДора» совместно с известным немецким производителем навесного оборудования для коммунального хозяйства – фирмой «Schmidt». Автомобили предназначены для перевозки сыпучих и навалочных грузов, а также удаления с проезжей части автомобильных дорог снега, нанесения на дорожное покрытие химического состава, который препятствует намерзанию и созданию снежного наката.

В Киеве и Харькове прошли семинары по теме «Эксплуатация и обслуживание снегоуборочной техники «Schmidt» на базе автомобиля КрАЗ», на которых руководители, механики, водители «УкрАвтоДора» обучались эффективной эксплуатации и качественному обслуживанию автомобилей КрАЗ-6510 и КрАЗ-65055 с установленным на них дорожным оборудованием Schmidt.

**Директор Харьковского отделения «УкрАвтоДора» Евгений Заржавец** отметил высокую надёжность автомобилей КрАЗ, а также хорошее сервисное обслуживание, что даёт возможность рационально эксплуатировать дорожную технику.

Высоко оценили КрАЗы и другие представители эксплуатирующих организаций «УкрАвтоДора», среди которых:

**Михаил Ниберкал, главный механик ДЭО Тернопольского областного отделения:**

«Можно с уверенностью сказать, что эти автомобили делают то, что не сделают и два вместе взятых аналогичных за предназначением автомобиля других производителей. Техника очень хорошая, зарекомендовала себя отлично. Автомобили КрАЗ славятся силой, мощностью. КрАЗы значительно выносливей, чем автомобили других известных марок. Настоящие труженики! Навесное оборудование отличается простотой эксплуатации, неприхотливостью в обслуживании и имеет высокую ремонтоспособность. За всё время их эксплуатации не было никаких проблем.»

**Василий Лаговский, главный механик ДЭО Ровенского областного отделения «АвтоДора»:**

«На этих машинах работаю довольно давно. Они очень хорошо себя зарекомендовали. Техниккой и оборудованием я доволен. Претензий к ним нет, работают – супер! Немаловажно и то, что они очень хорошие в обслуживании. И что важно, окупаются в короткие сроки. Работа на КрАЗе – это абсолютно минимальные затраты во всём. Эксплуатируя их, я остался довольным.»

**Александр Трубаев, главный механик ДЭО Харьковского областного отделения:**

«К сожалению, в этом году максимально использовать и испытать эту технику не пришлось, и всё-таки удалось ощутить её преимущества. Очищая дорогу, отметили много позитивных моментов как в работе, так и в обслуживании. Первое преимущество – их всесезонность, ведь в зимнее время года автомобили КрАЗ используются как комбинированные дорожные машины с пескоразбрасывающим и плужным оборудованием, а в летний период – устанавливается серийная самосвальная платформа, и автомобиль используется в качестве самосвала. Грузовик очень практичный, так как эксплуатируется одинаково хорошо в разных климатических условиях.»

## ПРОГРЕССИВНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ – В ПРОИЗВОДСТВО

Холдинговая Компания «АвтоКрАЗ», наращивая объёмы выпуска автомобилей КрАЗ, активно модернизирует производство, внедряя в производственный процесс прогрессивные технологии и высокопроизводительное оборудование.

В 2007 году автозавод ввёл в эксплуатацию 39 единиц технологического оборудования. Станочный парк агрегатного производства пополнился 20 единицами оборудования для изготовления оснастки, инструмента.

В сборочном производстве внедрён станок лазерной резки, на котором в настоящее время обрабатывается более 500 наименований деталей, что позволило исключить затраты на подготовку производства по изготовлению штамповой оснастки.

Участок гибких технологий пополнился прессом гибочным гидравлическим с ЧПУ для изготовления деталей методом гибки с высокой точностью, на котором обрабатывается более 100 наименований деталей. Также на участке гибких технологий введён в эксплуатацию трубогибочный пресс с ЧПУ для изготовления с высокой точностью деталей системы выхлопа газов автомобилей КрАЗ из труб диаметром 60-120 мм. Смонтированы гильотинные ножницы с ЧПУ для резки стального листа толщиной до 12 мм.

В результате внедрения гибких технологий микроплазменной, лазерной резки, гибки на прессах с ЧПУ в течение 2007 года аннулированы свыше 250 наименований штамповой оснастки на сумму более 900 тыс. долл. США.

Внедрение в производство нового оборудования

позволило значительно повысить качество деталей, многократно увеличить производительность, снизить себестоимость, расширить конструкторские возможности при проектировании новых деталей.

Рост тарифов на энергоносители вынуждает Компанию активно внедрять энергосберегающие технологии. Ряд организационно-технических мероприятий, направленных на экономию энергоресурсов, позволили «АвтоКрАЗу» существенно сократить в 2006-2007 годах расход электроэнергии, газа, воды. Программа технического перевооружения предполагает инвестирование в 2008 году в новые технологии более 20 млн. долл. США.



### Интересный факт

Парк технологического оборудования Кременчугского автозавода насчитывает более 9 тысяч единиц.

В станочном парке есть и долгожители-раритеты! Почётное место в музее истории ХК «АвтоКрАЗ» отведено ленточнопильному станку производства фирмы KIRCHNER (Лейпциг). Он – обладатель высших наград Международных выставок в Чикаго (1893 г.) и Париже (1900 г.). На мостовом заводе станок появился ещё в 1946 году и до сих пор может успешно выполнять свои функции. Когда-то на нём распиливали доски для деревянно-металлических кабин, позже – упаковочную тару для запчастей, формы для литья, различные деревянные заготовки.

# ПЛАТФОРМЕННАЯ ЭВОЛЮЦИЯ



В 1958 году, когда с Ярославского автозавода в Кременчуг было переведено производство грузовиков, наряду с основными узлами автомобилей ЯАЗ, «КрАЗу» были переданы чертежи платформ, в том числе:

- самосвальной платформы ковшевого типа из листовой стали;

- бортовой платформы ЯАЗ-214, состоящей из металлического основания с приваренными передним и боковыми бортами, а также деревянных надставных бортов и металлического откидного заднего борта. Платформа оборудовалась дугами и тентом. Практически без изменения она устанавливалась на модернизированные автомобили КрАЗ-255Б;

- бортовой платформы автомобиля ЯАЗ-219 (состояла из металлического сварного основания, переднего неоткидного, 4-х боковых и заднего деревянных откидных бортов, укрепленных стальными деталями). Без особых изменений платформа применялась в конструкции КрАЗ-257. В 90-х годах на эту платформу устанавливались металлические откидные борта «Токмакского кузнечно-штамповочного завода», входящего в состав ПО «АвтоКрАЗ». В связи с малыми объемами производства, «ТКШЗ» отказался их изготавливать, и КрАЗ возвратился к деревянным бортам. С 1959 г. были начаты собственные разработки платформ для новых автомобилей КрАЗ. В 1961 г. изготовлены опытные самосвалы КрАЗ-254 с опрокидыванием платформы на стороны, но развития эта тема не нашла.

Спустя два года была разработана более технологичная и менее металлоёмкая конструкция платформы объемом 6 м<sup>3</sup> на КрАЗ-256. На её базе была создана 8-кубовая платформа КрАЗ-256БАЭ для экспортных автомобилей.

В 1969 г. был изготовлен опытный образец самосвала КрАЗ-251 с новой кабиной и изменённой платформой с боковыми бортами с горизонтальными усилителями. Ввиду ухудшения технологичности сборки-сварки платформа в производство не пошла.

В это же время разработана конструкция платформы бортового КрАЗ-250, отличавшаяся от платформы КрАЗ-257 металлическими боковыми бортами из гнутого профиля и изменёнными запорами бортов. Для вездеходов КрАЗ-260 была разработана новая платформа по типу КрАЗ-255Б. Отличием было

облегчённое основание из отдельных опор вместо продольных лонжеронов. С незначительными доработками такой платформой комплектуются современные автомобили КрАЗ-6322.

В 70-х годах появился самосвальный автопоезд в составе тягача КрАЗ-6435 с 3-сторонней разгрузкой и прицепа КрАЗ-8570 с 2-сторонней разгрузкой. Для него была разработана металлическая платформа в двух вариантах: с крестообразным основанием типа «Майлер» и основанием с продольными лонжеронами. Платформа была оборудована устройствами автоматического открывания и закрывания бортов. Для исключения самозасыпания колёс при разгрузке на стороны, боковые борта были выполнены разрезными по высоте, при этом нижняя часть борта при опрокидывании становилась продолжением основания. Работы по теме были приостановлены.

В конце 70-х на самосвале КрАЗ-251 был установлен телескопический гидроподъёмник автомобиля КамАЗ, который без каких-либо дополнительных звеньев присоединялся к платформе в верхней части переднего борта под козырьком. Конструкция платформы была значительно упрощена. Были разработаны платформы объемом 7,5; 9 и 10 м<sup>3</sup>.

Параллельно с этим разрабатывалась конструкция платформы типа КрАЗ-256Б, но также с применением телескопического гидроподъёмника для модернизированного автомобиля КрАЗ-65041. Несмотря на положительные результаты испытаний, дальнейшего развития направление не получило из-за проблем комплектования КрАЗов телескопическими гидроподъёмниками КамАЗ.

Все самосвальные платформы раннего периода (до 80-х гг.) выполнялись с козырьками, которые перекрывали кабину вплоть до ветровых окон. В последующий период козырьки платформ уменьшили, обеспечив покрытие только пространства между кабиной и платформой во избежание повреждения деталей падающими кусками скальной породы.

В 80-х годах в типаже КрАЗов появились модели повышенной грузоподъёмности КрАЗ-65055 и КрАЗ-65032, для которых применялись платформы с традиционным подъёмником балансирного типа. Характерным отличием новых платформ стало более широкое применение высокопрочных низколегированных материалов с увеличенными толщинами

листов для деталей.

С 1991 по 1993 гг. были изготовлены и испытаны несколько вариантов самосвальных платформ с различными схемами расположения усилителей боковых бортов, продольных лонжеронов и поперечных балок основания.

В 1994-1995 гг. впервые применён новый системный подход к разработке конструкции платформ: разработано семейство самосвальных платформ объёмом 9; 10,5 и 12 м<sup>3</sup> для автомобилей КраЗ-6125С4, 65055 и 65032 в вариантах с задним бортом и без него.

В 1998 г. по заказу аграриев Украины была разработана 20-кубовая платформа для перевозки сельскохозяйственных грузов с плотностью ниже 1 т/м<sup>3</sup> для КраЗ-6130С4. Новым элементом явился задний борт, который автоматически поднимается на расстояние до 600 мм над уровнем бокового борта, позволяя увеличить проходное сечение при разгрузке. Задний борт оборудован двумя створками с вертикальными петлями, позволяющими производить погрузку-разгрузку отдельных, например, длинномерных или штучных грузов без использования гидropодъёмника. Для выгрузки ограниченного количества сыпучего груза был предусмотрен люк с задвижкой.

В 2002 году для автомобиля КраЗ-7133С4 (8x4) была разработана 20-кубовая платформа, аналогичная платформе 6130С4, но с обычным задним бортом, предназначенная для перевозки сельскохозяйственных и других «лёгких» грузов.

В 2006-2007 годах для самосвала КраЗ-7133С4 разрабатывались платформы объёмом 14 и 16 м<sup>3</sup> усиленной конструкции, аналогичной платформам КраЗ-65055, для перевозки более тяжёлых грузов. Особенность этих платформ – наличие так называемого «совка» за задним бортом, который при разгрузке предупреждает самозасыпание колёс. Такая же платформа, но объёмом 18 м<sup>3</sup>, была разработана в 2007 г. для КраЗ-7140С6 (8x6).

Для комбинированных дорожных автомобилей «Дорожник» с оборудованием фирмы «Schmidt» разработаны платформы типа 6510 и 65055 с прямым основанием без наклонного участка пола в задней части платформы, укомплектованные задними бортами с ручными запорами. Такая конструкция предназначена для перевозки вязких грузов.

Разработки бортовых платформ проводились менее динамично.

В 1996-1997 гг. появились новые платформы для магистрального автопоезда в составе тягача КраЗ-5133В2 (4x2) и прицепа А181В2, основание и боковые борта которых были изготовлены из гнутого профиля.

С целью соответствия конструкции платформ европейскому уровню была разработана оригинальная конструкция платформ тягача КраЗ-5133В2 и прицепа А181В2. Их особенностью были быстроразъемные боковые борта, стойки боковых бортов и каркас тента.

С 2005 г. по настоящее время разработан ряд бортовых платформ на основе платформ КраЗ-6322 и КраЗ-65101 с варьированием их габаритов или применением отдельных элементов в соответствии с заказами потребителей.

В прошлом году разработана бортовая платформа с усиленным основанием и дугами тента автомобиля КраЗ-5233ВЕ в вариантах: автомобиль для размини-

рования для МЧС Украины и спортивный автомобиль для участия в ралли «Лиссабон-Дакар 2008».

В настоящее время типоразмерный ряд самосвальных платформ включает платформы объёмом 8; 9,5; 10,5; 12; 14; 16; 18 и 20 м<sup>3</sup>.

Ближайшими планами предусматривается разработка самосвальной платформы с рациональным арочным поперечным сечением по европейским стандартам.



1959

8 м<sup>3</sup>

1966

6 м<sup>3</sup>

1985

9 м<sup>3</sup>

1993

10 м<sup>3</sup>

1994

10,5 м<sup>3</sup>

1995

12 м<sup>3</sup>

1996

20 м<sup>3</sup>

2006

16 м<sup>3</sup>

2007

18 м<sup>3</sup>

На одном из популярных американских Интернет-порталов — Абсурдопедия (<http://mirror.uncyc.org/wiki/KrAZ>) была опубликована юмористическая статья, посвященная КраЗу. Предлагаем Вашему вниманию перевод с английского этой статьи.



Рисунок В. Григоренко

## О КРАЗЕ С УЛЫБКОЙ

«КраЗ» — украинский производитель грузовиков, который выпускает чумовые внедорожники. Да и дорожники у «КраЗа» тоже чумовые! Они пережили трудные времена, потому что они были слишком классными, чтобы вот так умереть. Ну, а теперь давайте поскорее примемся за эту историю.

### ИСТОРИЯ

После второй мировой войны у украинцев в карманах было пусто, поэтому им нужно было найти способ, чтобы заработать много денег. Так, в 1946 году они начали строить в Кременчуге завод, но никак не могли решить, что же он будет выпускать. Так что даже после того, как завод был построен, они несколько лет валяли дурака, пока кому-то не пришло в голову выпускать комбайны. Они начали производство комбайнов в 1956 году, но так как это приносило слишком мало денег, чтобы преуспеть, они оставили эту затею.

Затем кому-то пришла в голову блестящая идея выпускать грузовики. Как раз в это время они проводили опыты по пересадке ДНК Чака Норриса обычным грузовикам 6x6. Почему они взялись за это, навсегда останется загадкой из-за засекреченности в Советском Союзе. Так появился внедорожный грузовик КраЗ-255. Это было нечто невиданное ранее. С его массивными вседорожными шинами, высоким дорожным просветом и внушительными размерами КраЗ-255 был сверхвнедорожным большегрузным грузовиком. Это был крупный успех завода. Первая партия была продана в первый же день, в результате экономика Украины была спасена.

Однако возникли проблемы с получением большего количества ДНК Чака Норриса, поэтому они решили применить сверхсекретную советскую технологию размножения. Однажды кто-то случайно пересадил ДНК Чака Норриса в дорожник, и получился уже не такой чумовой, как КраЗ-255, но всё же задиристый грузовик. Он получил обозначение КраЗ-256 и принёс «КраЗу» больше денег, чем внедорожник. В 1971 за свой вклад в развитие экономики Советского Союза «КраЗ» был награждён орденом Ленина.

Хотя КраЗ-255 и 256 и были классные, выглядели они

старомодно по сравнению с более новыми грузовиками, так что в 1982 году их заменили новыми моделями КраЗ-260 (6x6) и КраЗ-261 (6x4). Оба грузовика стали ещё более популярными. После распада Советского Союза для завода настали трудные времена. В это время была образована «Внешнеторговая фирма КраЗ» для экспорта грузовиков. В это же время КраЗ-260 был усовершенствован и модернизирован в КраЗ-6322. Другие новые модели, такие как КраЗ-65101 (6x4) и КраЗ-7133Н4 (8x4), появились в постсоветские времена. Сегодня «КраЗ» — самый популярный украинский производитель грузовиков, который когда-либо был.

### ГРУЗОВИКИ

Как объяснялось ранее, причина того, что грузовики КраЗ такие отпадные, в том, что им пересадили ДНК Чака Норриса. Модели внедорожников имеют огромные вседорожные шины, высокий дорожный просвет и сами они такие огромные. На КраЗах устанавливаются двигатели ЯМЗ мощностью 240-330 л.с. в зависимости от модели. К сожалению, по какой-то причине они недоступны в Штатах. Вероятно, американцы и не подозревают, чего они лишены, они счастливы со своим Хаммером Н2 с его огромным потреблением топлива.

Сфера применения КраЗов очень широкая: это и грузовики, и тягачи, и пожарные машины, и мусоровозы, и самосвалы и т.д. Но в ногу со временем они не поспевают. Не дотягивают даже до 88 миль. Можно выжать только 40 миль. Если ты ищешь скорость, то ты идиот. Продолжай дальше морочить себе голову. А если тебя натурально интересует крутящий момент и тяговые характеристики, то этот грузовик как раз то, что тебе нужно, парень!

### РЕЗЮМЕ

Грузовики КраЗ — супернадёжные и суперклассные. Они вас не подведут. Они лучшие по таким показателям, как повышенная проходимость, тяговая способность и др. Кроме того, компания «КраЗ» уже долгое время популярна, так что её грузовики испытаны. Так что твой большегрузный грузовик — это однозначно КраЗ. А если это не так, ты — ИДИОТ!

# ПРИГЛАШАЕМ ПОСЕТИТЬ ЭКСПОЗИЦИИ ХК "АвтоКрАЗ"

## МАЙ

6-8	«Автосалон. Автотехсервис. Уралтранс»	г. Уфа
8-10	«Авто-Экспо»	г. Барнаул
10-18	«Архангельск-Авто»	г. Архангельск
13-15	«Автомир-Саратов»	г. Саратов
14-16	«AUTO EXPO CASABLANCA 2008»	Марокко, Касабланка
14-16	«Транспорт. Дорожная техника»	г. Новокузнецк
15-18	«AUTOSTRADA-POLSKA 2008»	Польша, Кельце
15-18	«Автотехсервис»	г. Волгоград
16-18	«Нефть и газ Узбекистана. OGU-2008»	г. Ташкент
16-18	«Мосты. Дороги»	г. Ханты-Мансийск
17-20	«Строительство-2008»	г. Воронеж
20-23	«Челябинский автосалон-2008»	г. Челябинск
22-25	«Дороги. Мосты»	г. Омск
26-30	«Дорожная и строительная техника», «АвтоМир-2008»	г. Тюмень
27-30	«Автомир»	г. Пермь
27-30	«Автосиб-2008»	г. Новосибирск
28-31	«Ретекмаш-2008»	г. Москва
29-31	«International Transportation Fair 2008»	Куба, Гавана

## ИЮНЬ

3-6	«Уголь России и майнинг-2008»	г. Новокузнецк
4-6	«Нефть и газ Каспия-2008»	г. Баку
4-7	«Лес. Деревообрабатывающая промышленность»	г. Томск
6-8	«Мурман-АВТО 2008»	г. Мурманск
7-12	«FIA — FPIRE INTERNATIONALE D'ALGER 2008»	Алжир, г. Алжир
9-10	«Авто и Сервис»	г. Красноярск
10-13	«Крым. Автосалон-2008»	г. Симферополь
16-20	«Автосалон»	г. Сыктывкар
17-20	«WAMPREX 2008» — 8-я Западно-африканская горная и энергетическая выставка	Гана, г. Аккра
17-20	«Технодрев. Урал. Поволжье»	г. Пермь
17-21	«Казань-Авто»	г. Казань
июнь	«Строительная техника и технологии»	г. Москва
25-27	« MinTek Kazakhstan»	г. Караганда
25-27	«АГРО-2007»	г. Киев
28	Автошоу «КрАЗ-2008»	г. Кременчуг

## ИЮЛЬ

3-4	«Дорожно-строительная техника и технологии»	г. Пермь
-----	---	----------

## АВГУСТ

13-17	«Национальная Сорочинская ярмарка»	с. Б. Сорочинцы
27 августа-7 сентября	«Автосалон-2008», «Интеравто-2008»	г. Москва



# АВТОШОУ КРАЗ-2008



КРЕМЕНЧУГ  
28 июня 2008 г.

