

СТАЛЬНОЙ характер

**КРАЗ-5401К2 – ЭКОЛОГИЧНЫЙ И ЭФФЕКТИВНЫЙ
УКРАИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬ**



СТАЛЬНОЙ характер

Корпоративный журнал ПАО «АвтоКрАЗ»

Главный редактор — Д. Стеганцева. Дизайн и вёрстка — Д. Стеганцева

Использованы фотографии: из архивов ПАО «АвтоКрАЗ» компании «Streit», ПАО «ПААЗ», Ю. Гоголева, К Закурдаева, С. Попсуевича.

Печать — «Принтлюкс», г. Кременчуг

Тираж — 1000 экз. Адрес редакции: Пресс-служба ПАО «АвтоКрАЗ», ул. Киевская 62, г. Кременчуг, Украина, 39631, тел.: (0536) 766092, тел./факс: (0536) 766208, e-mail: pr@kraz.ua

При использовании материалов ссылка на журнал обязательна.



НОВОСТИ **4-5**



КРАЗ-ПАТРИОТ **6-7**



ТЕСТ-ДРАЙВ **10-12**



ПАРТНЕРЫ **16-17**



ИСПЫТАНИЯ **20-23**



ЮБИЛЕЙ **27-28**

УВАЖАЕМЫЕ ЧИТАТЕЛИ!

Рад приветствовать вас на страницах очередного номера корпоративного журнала ПАО «АвтоКрАЗ» «Стальной характер».

Благодарен вам за то, что вы все это время остаётесь вместе с «КрАЗом».

Последние несколько лет стали для Кременчугского автозавода временем испытаний на прочность и стойкость. Текущий год не исключение. Финансово-экономический кризис обострился политическим, что осложнило и без того непростую работу КрАЗа в разы. Тем не менее, мы держимся, наращиваем темпы производства и продаж, создаём новую продукцию, улучшаем потребительские свойства и качество серийной продукции, выходим на новые рынки сбыта.

Наши планы амбициозны, но вполне выполнимы. Сегодня мы продолжаем работы по расширению модельного ряда выпускаемых автомобилей. При этом идём по пути как увеличения, так и снижения грузоподъёмности. Очень скоро мы представим новый четырёхосный КрАЗ в беспкапотном исполнении. Одновременно работаем над созданием более лёгких автомобилей колёсной формулы 4x2, причём не только тяжёлого класса, но и прорабатываем конструкцию перспективных среднетоннажных грузовиков.

Что касается основных стратегических планов компании на ближайшие годы, то это – достижение уровня производства и продаж докризисного периода: не менее, чем в 2007–2008 годах, и выход на рынок Европы.

Мы полны оптимизма, нацелены на результат, уверены в будущем «КрАЗа».

*С уважением,
генеральный директор ПАО «АвтоКрАЗ» Роман Черняк.*

ЕСТЬ НОВЫЙ САМОСВАЛ КРАЗ!



«АвтоКРАЗ» создал новый автомобиль-самосвал КРАЗ С26.2М (6х4) с повышенной до 26 т грузоподъёмностью. Новинка имеет 400-сильный дизельный рядный двигатель WP12.400E40 (Евро 4) с потенциалом обеспечения Евро-5, оборудованный системой SCR, которая даёт преимущества по экологическим свойствам: чрезвычайно малые выбросы отработавших газов в атмосферу, более низкий расход топлива и меньшее содержание оксидов азота в выхлопных газах. Двигатель агрегатирован со сцеплением MFZ-430 и коробкой передач 9JS200TA. На КРАЗ С26.2М установлена лицензионная кабина MAN, обладающая высокими эргономическими показателями рабочего места водителя: комфортабельным сидением на пневмоподвеске, рулевой колонкой, регулируемой по углу и высоте, функциональной панелью приборов и рядом других преимуществ, обеспечивающих комфорт и меньшую утомляемость водителя во время работы. Кроме этого, он оборудован новой 14-кубовой самосвальной платформой полукруглого сечения с телескопическим подъёмным механизмом «Binotto».

НОВАЯ СПЕЦМАШИНА НА БАЗЕ КРАЗА

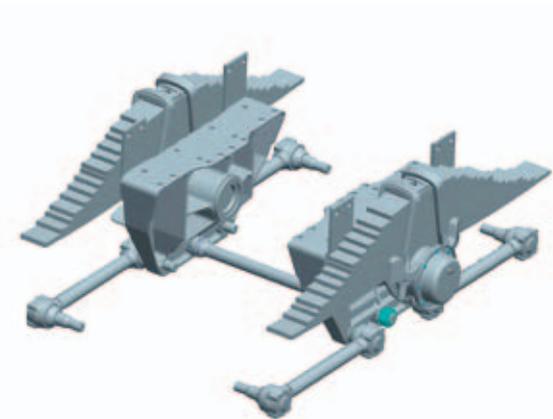


«АвтоКРАЗ» в партнёрстве с машзаводом «Звезда» (г. Карпинск, РФ), на базе бескапотного самосвала КРАЗ С20.Р (6х4) создал новый специальный зарядный автомобиль МЗ-3Б-16. Техническая производительность спецмашины – 600 кг/мин.

Автомобиль оснащён 6-цилиндровым двигателем ЯМЗ-6511 (Euro 4), мощностью 362 л.с. и однодисковым сцеплением MFZ 430. Он имеет комфортабельную кабину Renault Kerax, манипулятор Palfinger грузоподъёмностью 3 тонны.

Зарядная машина МЗ-3Б-16 предназначена для транспортирования взрывчатых веществ или их компонентов и заряжания скважин диаметром 130 мм и более на открытых горных работах всеми видами гранулированных взрывчатых веществ заводского производства, разрешенных для механизированного заряжания скважин, а также приготовленными в процессе заряжания игданитом или гранулитом «Э».

ТЕПЕРЬ С НОВОЙ ПОДВЕСКОЙ



Все автомобили КРАЗ теперь оснащаются задней балансирной подвеской новой конструкции. Её отличительная особенность – в отсутствии характерно изогнутой оси балансира задней подвески. Взамен применена прямая штанга, консольно-закрепленная в цапфах кронштейнов балансира, что позволяет снизить металлоёмкость задней подвески автомобиля, повысить её прочность и жёсткость, а также увеличить технологичность изготовления её деталей и узлов.

Впервые такая подвеска была применена на автомобилях КРАЗ с компоновкой «кабина над двигателем» и капотом интегрального типа. Лабораторно-дорожные и эксплуатационные испытания новых автомобилей показали, что балансирная подвеска нового типа обеспечивает КРАЗам большую грузоподъёмность и позволяет повысить надёжность работы узлов самой подвески.

Учитывая опыт эксплуатации такого типа подвески на автомобилях мировых автопроизводителей, ПАО «АвтоКРАЗ» рассчитывает на увеличение не только грузоподъёмности, но и долговечности этого узла автомобиля, уменьшения регламентных работ по его обслуживанию.

ГОКУ – НОВЫЙ ГИДРОПОДЪЁМНИК КРАЗ

«АвтоКрАЗ» в партнёрстве с компанией «Проторус» – украинским лидером по изготовлению автоподъёмников разных модификаций, гидравлических подъёмников и консольных коленчатых подъёмников для Еристовского ГОКа создал новый автомобильный гидравлический подъёмник КрАЗ-63221 (BC-26 MC). Спецмашина предназначена для доставки людей с материалами и инструментом на высоту до 26 м при выполнении ремонтных, строительно-монтажных и других видов работ.

Подъёмное оборудование локтевого типа базируется на полноприводном шасси КрАЗ-63221 (6x6, 330 л/с.).

Четырёхдверная кабина рассчитана на перевозку 7 человек экипажа. Компания отмечает как положительный момент, что украинские ГОКи по-прежнему отдают предпочтение национальному производителю тяжёлой грузовой техники, рассматривают «АвтоКрАЗ» как серьёзного и перспективного партнёра, способного обеспечить технологии горно-обогатительных комбинатов гаммой автомобилей и организовать их техническое обслуживание.



ОЧЕРЕДНОЙ ОГНЕБОРЕЦ КРАЗ

Очередная новинка в ряду огнеборцев КрАЗ – пожарный автопоезд КрАЗ-6443 (АЦ-30-70-2), предназначенный для защиты различных объектов и ликвидации чрезвычайных ситуаций. Специальный автомобиль изготовлен по заказу МЧС республики Казахстан. Это – совместный продукт ПАО «АвтоКрАЗ» и ведущего национального производителя пожарной и специализированной техники завода «ПОЖСПЕЦМАШ» (г. Прилуки).

В состав автопоезда входит седельный тягач КрАЗ-6443 (6x6), оснащённый двигателем ЯМЗ-6582.10.12 Евро-3. А также специальное оборудование, состоящее из 30-кубовой цистерны с автономным подогревом воды, пенобаком на 1000 л и пожарной насосной установкой, производительностью 60 л/с и напором 100 м.

Кузов самонесущей каркасной конструкции имеет автоматическое внутреннее освещение отсеков при открытии, а также точечное освещение по периметру надстройки автомобиля.



КРАЗЫ И ТЕХНОЛОГИЯ RUNFLAT

Учитывая всё возрастающие требования заказчиков, «АвтоКрАЗ» подготовил возможность оснащения автомобилей шинами по технологии RSC (RunFlat System Component). До этого на серийных вездеходах КрАЗ устанавливалась универсальная классическая шина для двускатной ошиновки и широкопрофильная шина с системой централизованной подкачки шин – для односкатной ошиновки колёс.

Конструктивная особенность технологии RunFlat состоит в применении специальных шин с усиленной боковиной с помощью усиленного корда, вследствие чего более надёжным становится её крепление на колесе. При монтаже шины применяется специальная вставка RunFlat, устанавливаемая внутри шины на колесо.

Благодаря технологии RunFlat автомобиль может продолжать движение даже после того, как одна или несколько шин были спущены или повреждены. Кроме этого, вставка RunFlat позволяет обеспечить высокую мобильность и полную управляемость автомобиля до приезда к месту ремонта/замены колёс.



СЛУЖИМ НАРОДУ УКРАИНЫ!

Армия — лицо государства, показатель его мощи и силы. Любая держава перестаёт быть державой, когда она не способна защищаться. Военное вторжение в Крым ясно показало: Украина не может противостоять давлению извне, её Вооружённые силы отстают от армии противника в несколько раз по всем видам вооружений. Основная часть боевой техники, созданная ещё во времена СССР, морально устарела и физически изношена. К сожалению, только военный конфликт и цена, которую Украине пришлось заплатить, дали понимание того, что пришло время создавать новую армию современного типа — мобильную, в состоянии полной боевой готовности, адекватную новым вызовам и угрозам 21-го века.

КрАЗ готов служить народу Украины. Вместе с другими патриотами отечественный производитель может помочь Украине стать сильной, независимой державой. Военная продукция ПАО «АвтоКрАЗ» по многим параметрам не уступает, а зачастую и превосходит импортную. Ведь не зря же современные грузовики КрАЗ служат в армиях 36 стран мира, среди которых Грузия, Ирак, Египет, Индия, Йемен, Ангола, Нигерия. КрАЗы перевозят личный состав воинских подразделений и различные грузы, транспортируют артиллерийские системы и прицепы полной массой от 12 до 75 тонн, используются в составе комплексов радиоэлектронной борьбы и, конечно же, в качестве транспортной базы различных боевых систем. Они задействованы на аэродромах в качестве буксировщиков лета-

тельных аппаратов полной массой до 100 тонн.

Автомобили специального назначения всегда присутствовали в производственной линейке Кременчугского автозавода. Сегодня «АвтоКрАЗ» выпускает автомобили специального назначения: бортовые КрАЗ-6322 «Солдат» (6x6) и КрАЗ-5233ВЕ «Спецназ» (4x4), шасси КрАЗ-63221 и КрАЗ-6322 (6x6), КрАЗ-5233НЕ (4x4), седельные тягачи КрАЗ-6446 (6x6) и КрАЗТ17.1 ЕХ (6x6). Две модели армейских вездеходов КрАЗ: КрАЗ-6322 «Солдат» (6x6) и КрАЗ-5233ВЕ «Спецназ» (4x4) успешно прошли Госиспытания и поставлены на вооружение ВС Украины. Поставлены документально, реально же в украинскую армию отправились служить единицы.

Военные КрАЗы — сильные, выносливые, надёжные и неприхотливые. Они соответствуют

всем требованиям, которые предъявляются к солдатам. Опыт эксплуатации грузовиков КрАЗ на службе армейской и в боевых действиях в различных странах мира показал, что они успешно работают в наиболее сложных экстремальных и природно-климатических условиях — пустыне, джунглях, горах. КрАЗы — надёжные трудяги в диапазоне температур от -50 до +65°C, их не останавливает высота до 5000 м над уровнем моря, водные преграды, глубиной до 1,5 м, и снежный покров до 0,6 м им не помеха в работе. Армейские автомобили КрАЗ, благодаря наличию централизованной системы подкачки шин, имеют высокую проходимость по грунтам с низкой несущей способностью.

Капотная компоновка кременчугских грузовиков на поле боя — огромный плюс, поскольку



Армейский вездеход КрАЗ-6322 «Солдат».



Автомобиль КрАЗ-5233 «Спецназ».



Автомобиль КраЗ-63221 РЭБ-02 «Радист» в составе комплекса связи.

надёжно защищает экипаж. В случае наезда на мину взрыв разрушает передний мост, а бойцы в кабине остаются живыми. Ведь не зря же крзовский капот вояки нарекли «1,5 метра жизни».

Сегодня, в условиях возникновения локальных войн и военных конфликтов, назрела необходимость бронирования грузовых автомобилей, поэтому «АвтоКраЗ» в содружестве с партнёрами начал выпуск автомобилей, оснащённых локальным и полным бронированием.

Полноприводные автомобили-шасси КраЗ колёсных формул 4x4 и 6x6 несут на себе все, имеющиеся в арсенале военных, спецназстройки. На них базируются боевые комплексы, в частности РСЗО БМ-21 «Град» и ЗРК С300, радиотехнической разведки, различные комплексы связи, подвижные командные пункты. Это уникальная транспортная база для понтонно-мостовых парков, авторемонтных мастерских, различного инженерного оборудования – автоцистерн, крановых установок и пр.

Секрет особой популярности крзовского шасси среди производителей спецназстроек и военных очень прост: оно не имеет себе равных по целому ряду показателей. Это тот исключительный случай, когда машина обладает всеми атрибу-

тами бескомпромиссного покрывателя бездорожья: мощной неубиваемой рамой, неразрезными мостами особой прочности, расположенными на полуэллиптических рессорах, широкопрофильными шинами с регулировкой давления, крепким бампером. Широкий монтажный потенциал шасси автомобилей КраЗ в первую очередь, за счёт различной длины монтажной рамы, а также высокие весовые параметры, заложенные в конструкцию любой модели, – дополнительные неоспоримые аргументы при выборе их военными в качестве базы под установку различных надстроек, в том числе очень мощных и тяжёлых комплексов вооружения.

КраЗ ждёт призыва! КраЗ готов самостоятельно и в составе изделий отечественных предприятий «Искра», «Аэротехника», «Прогресс», ХЗТО оснастить украинскую армию современной военной техникой. Появилась надежда, что политика государственной поддержки отечественного производителя из формальной станет реальной. Хотелось бы, чтобы успех Японии и США, базирующийся на экономическом патриотизме, стал примером для Украины. Их лозунг: «Будь патриотом – покупай отечественное!» сегодня как нельзя актуален для нашей страны. Вместе мы – сила! Служим народу Украины!



Боевой комплекс РСЗО БМ-21 «Град» на базе шасси КраЗ-63221.



Боевой комплекс РСЗО 9К57 «Ураган» на базе шасси КраЗ-63221.



Универсальный седельный тягач-тяжеловоз КраЗ Т17.1ЕХ с полуприцепом.



КраЗ-6322РЭБ – база боевого комплекса дальней пассивной радиотехнической разведки «Кольчуга-М».

КРАЗЫ-АВТОКОММУНАЛЬЩИКИ



Вакуумный автомобиль КО-503 ИВК на базе шасси КрАЗ Н12.2.



Мусоровозный автомобиль КрАЗ К12.2 с задней загрузкой контейнеров.



Автомобиль-мусоровоз КрАЗ К16.2R со сменными контейнерами.

Без специальной техники сегодня невозможно представить поддержание чистоты и порядка на городских улицах. Очистка ливнёвок, устранение последствий различных аварий, обеспечение местных жителей водой, а также обслуживание сложной городской инфраструктуры – всё это вряд ли было бы возможно без должного технического оснащения городских коммунальных хозяйств. Отечественный производитель ПАО «АвтоКрАЗ» имеет все возможности для того, чтобы в полном объёме обеспечить муниципальные хозяйства страны различной современной, высокопроизводительной и эффективной спецтехникой.

КрАЗ не так давно начал осваивать коммунальный сектор, ведь изначально этот мощный большегрузный автомобиль создавался для сложных условий эксплуатации. Долгое время так и было: стройки, карьеры, нефтегазовый комплекс, лесное хозяйство, подразделения МО и МЧС – здесь КрАЗ широко использовался и чувствовал себя в этих нишах если не первым, то уж точно одним из лучших. Громоздкая, утяжелённая конструкция КрАЗа не была рассчитана на стеснённые условия улиц городов, длинный капот не обеспечивал небольшой радиус поворота, сильно затруднял маневрирование в тесных дворах и на улицах.

Сегодня всё изменилось. «КрАЗ» далеко шагнул вперёд, создав и изготовив линейку бескапотных автомобилей. Уже никого не удивляют снующие взад-вперёд чистящие, метущие, тянущие на себе контейнеры с мусором коммунальные машины со знакомым логотипом марки «КрАЗ» на радиаторной решётке. Это – КрАЗы нового поколения: при той же надёжности, простоте и ремонтпригодности, очень маневренные, эффективные, экономичные, соответствующие самым высоким стандартам, автомобили.



Илососный автомобиль КраЗ-6322 (КО-503ИВ) с оборудованием «Будшляхмаш».



Вакуумный подметально-уборочный автомобиль КраЗ-5401К2 с двигателем Daimler.

Созданием новой линейки перспективных машин с компоновкой «кабина над двигателем» «АвтоКраЗ» смог стремительно ворваться на рынок коммунальной техники, потеснив давно и прочно обосновавшихся здесь иностранных конкурентов. Сегодня все самые популярные виды коммунальной техники — мусоровозы, подметально-уборочные, поливомоечные, каналопромывочные и илососные автомобили, комбинированные дорожные машины — присутствуют в гамме спецтехники КраЗ. «Первые ласточки» из этого ряда, отправившиеся на службу людям, получили прописку в Киеве, Донецке, Кременчуге, Комсомольске. Опасения производителя относительно того, что тяжёлому грузовику сложно будет прижиться в несвойственной для КраЗа городской среде, не подтвердились. Напротив, эксплуатационные

характеристики новых универсальных коммунальных машин оказались намного выше расчётных. Вывод эксплуатационников — КраЗ органично вписался в городской цикл, машина эффективная, мобильная, с высокими тактико-техническими параметрами.

Важным шагом «КраЗа» по расширению линейки коммунальной техники стало создание экологичного шасси (4x2) с газовым двигателем Daimler (Евро 5). Благодаря установке газового двигателя автомобиль имеет чрезвычайно низкий расход горючего, повышенный ресурс и минимальную эмиссию.

«КраЗ» продолжает развивать перспективную тему бескапотных автомобилей, причём как увеличением, так и снижением грузоподъёмности. В текущем году, согласно плану опытно-

конструкторских работ, будет создано универсальное шасси 4x2, максимально унифицированное под различные силовые установки и спецнадстройки.

Помимо коммунальных, у «КраЗа» в наличии иная спецтехника, предназначенная для выполнения работ любой степени сложности. В ассортименте автозавода — техника, используемая при демонтаже и строительстве зданий: экскаваторы, бетоносмесители и бетононасосы, трубоукладчики, краны-манипуляторы. Именно такая спецтехника — первый и главный помощник коммунальщиков. Мощные и надёжные агрегаты существенно экономят время и многократно повышают производительность труда.

ПАО «АвтоКраЗ» открыт для сотрудничества. Сделаем вместе города Украины чистыми и ухоженными.



КраЗ N12.2 МДКЗ с пескоразбрасывающим и снегоуборочным оборудованием «Будшляхмаш».



Универсальная КДМ КраЗ С20.2R «Дорожник» со снегоуборочным и антигололёдным оборудованием фирмы RASCO.

Знакомство с газовым КраЗом обещало быть интересным. Нам предстояло не только оценить сердце автомобиля, работающее на «голубом топливе», но и почистить дорогу от мусора. Именно так, ведь КраЗ-5401К2 был в варианте вакуумного подметально-уборочного автомобиля.

Чистота спасёт мир

Идея поставить КраЗ на газ весьма актуальна в свете всё ужесточающихся экологических норм для автомобилей. Тем более важен чистый выхлоп для подметально-уборочной техники, работающей в непосредственной близости от жилых домов. КраЗ-5401К2 соответствует стандартам Евро 5, действующим в странах ЕС уже не первый год. В основе машины лежит 6-цилиндровый двигатель Mercedes-Benz M906LAG, работающий на метане, мощностью 279 л.с. Его «питают» 9 газовых баллонов общей вместимостью 1155 литров.

Первое, на что обращаешь внимание – тихая работа двигателя. Причём это заметно не только внутри кабины, но и снаружи: стоя рядом с работающей машиной, кажется, что это не тяжёлый грузовик, а лёгкий развозной фургон. Кабина КраЗ-5401К2, хорошо знакомая нам по предыдущим моделям КраЗов, взята от французского грузовика Renault Kerax. Что и говорить, она впечатляет своей эргономикой и качеством материалов. Кресло водителя имеет многочисленные регулировки: например, подушку можно настроить по углу наклона, причём отдельно переднюю и заднюю часть.

На ходу газовый двигатель приятно удивляет своей эластичностью, уверенно разгоняя автомобиль снаряженной



КраЗ и газ. Что между ними общего? Оказывается, много. И мы в этом убедились, отправившись на испытания первого кременчугского грузовика, работающего на метане.

М Е Т Е М П



Кабину для газового КраЗа позаимствовали у известного французского грузовика Renault Kerax. Она имеет отличную эргономику.



массой 14 т в диапазоне 1000–1700 оборотов в минуту. При этом хочется подчеркнуть информативность тахометра с яркой светодиодной шкалой, на которой экономичная зелёная зона светится постоянно, а красная загорается только после пересечения стрелкой двухтысячной отметки.

Механическая, 9-ступенчатая коробка передач китайской марки Shaanxi нам уже хорошо знакома. При этом рычаг для неё взят от грузовика Renault, а посему на нём присутствуют клавиши верхнего/нижнего диапазонов и делителя, которые в данном случае не востребованы. Схема переключения коробки выполнена по двойной H-образной схеме. Переход с нижнего диапазона (1–4 передачи) на верхний диапазон (5–8) осуществляется перемещением рычага вправо, до характерного щелчка. Передачи включаются чётко, вот только усилия на рычаге великоваты, особенно при включении самой «дальней», 8-й передачи.

Одно из основных преимуществ газового двигателя — экономичность. И КрАЗ-5401К2 не исключение. Средний расход метана у машины варьируется в пределах 25–30 кубометров на 100 км пути. В дизельном эквиваленте это получается где-то 15 л солярки на 100 км пути. Неплохой результат для тяжёлого грузовика.

Чудо-пылесос

Проверив ходовые качества базового шасси КрАЗ-5401К2, самое время перейти к его надстройке — подметально-уборочному оборудованию с электронным управлением от турецкого производителя Kattmerciler. Это не первая тестируемая нами «подметалка» КрАЗ. Два года назад у нас на испытаниях уже побывал пылесос КрАЗ К12.2, укомплек-

ОД ГАЗОМ



На пульте управления подметальным оборудованием — дисплей, передающий «картинку» с камеры возле правого борта.



В центре щитка приборов — тахометр со светодиодной шкалой и цифровой спидометр.

тованный спецоборудованием немецкой фирмы Bucher-Schrling (см. «КА» №8'2011). А посему, имея уже определённый опыт в уборке дороги, приступаем к делу – очистке опавших листьев на внутризаводской территории.

Для начала на специальном пульте управления, установленном рядом с креслом водителя, поворачиваем ключ в замке зажигания и запускаем автономный дизельный двигатель мощностью 120 л.с., установленный позади кабины. Наш подопытный был оборудован двумя дисковыми щётками – справа и слева, а также поворотной цилиндрической щёткой. С двух сторон имеются по всасывающему раструбу от пылесоса. В итоге ширина уборки дороги может варьироваться от 600 до 3700 мм. Для смачивания щёток имеется резервуар для воды ёмкостью 1500 литров.

Работу левой дисковой щётки легко контролировать через наружное зеркало, а вот правой щётки – при помощи камеры и большого цветного дисплея в кабине. Да уж, немецкий аналог был лишён видеобзора. Весь мусор скапливается в 6-кубовый бункер, который легко очищается путём опрокидывания назад на угол в 55 градусов. При этом механизм подъёма активируется двумя способами: пультом из кабины и наружным пультом, расположенном на корме бункера.

А что, если нужно убрать мусор там, где машина не пройдёт – например, в узком проезде? Для этого имеется выносной задний всасывающий шланг длиной 4 м и диаметром 250 мм. Мы, конечно же, не упустили возможность немного поработать им, благо держать его в руках не составляет особого труда.

Особо хочется отметить хорошую маневренность машины, что немаловажно для работы на тесных улочках. Так, при длине шасси 7,95 м радиус разворота у неё составляет всего 8,5 м.

Тест-драйв Леонида и Юрия Гоголевых, журнал «Коммерческие автомобили».

Задний всасывающий шланг длиной 4000 мм, диаметром 250 мм.



Слив технологической воды после эксплуатации спецмашины.

Под кабиной – газовый двигатель Mercedes-Benz в 279 л.с., а за ней – баллоны с метаном



Рабочие органы спецмашины: цилиндрическая поворотная щётка (длина 1500 мм/диаметр 350 мм), дисковая щётка (диаметр 700 мм/вылет 650 мм) и всасывающий раструб (длина 600 мм/диаметр 250 мм).

НОВОЕ СЕРДЦЕ КРАЗА

Рынок ежедневно диктует свои требования. Потребитель растёт в своих запросах. Оставаясь инновационной компанией, ПАО «АвтоКРАЗ» адаптирует на автомобили КРАЗ новые двигатели.

WP12.400E4

— Евро 4/Евро 5;

— мощность: 400 л.с.;

— расход топлива: 185 г/кВт·час



Один из них — 400-сильный рядный дизель WP12.400E4 (Weichai Power). Этот двигатель соответствует российскому ГОСТу, международной системе качества ISO9001, ISO/TS16949, сертификатам безопасности европейской CE и немецкой TÜV. Он разработан совместно с австрийской инжиниринговой компанией AVL List GmbH и компанией Bosch GmbH. Рассчитан на эксплуатацию при температурах окружающего воздуха от минус 60° С до плюс 50° С, относительной влажности воздуха до 98% при +25° С.

Weichai Power — бесспорный лидер в списке ми-

ровых производителей дизельных двигателей для тяжёлых грузовых автомобилей, автобусов, а также судов и электростанций, её продукция реализуется более чем в 60 странах мира.

Агрегат WP12.400E4 соответствует экологическому классу Евро 4, с потенциалом обеспечения Евро-5, оснащён системой SCR с высокими экологическими параметрами: крайне малыми выбросами отработавших газов, более низким расходом топлива — 185 г/кВт·час и малым содержанием оксидов азота в выхлопных газах. Он также имеет топливную систему Common Rail с блоком управления подачей топлива Bosch.



M906LAG

— Евро 5;

— мощность: 280 л.с.;

— 9 газовых баллонов общей вместимостью 1155 л

Второй двигатель — 6-цилиндровый рядный газовый M906LAG экологического класса Евро 5 производства компании «Daimler» (Германия) с реакционно низким уровнем загрязнения окружающей среды. Мощность новинки 280 л.с. при крутящем моменте 1000 Н·м.

Чрезвычайно низкий расход горючего, повышенный ресурс и минимальная эмиссия предподре-

делили назначение спецтехники, которая будет оснащаться газовым агрегатом. Двухосные автомобили, на которые планируется устанавливать такой двигатель, станут базой для коммунальных надстроек. Высокая маневренность, запас хода и экономичный мотор, увеличивающий пробег между заправками в разы — те неоспоримые преимущества новых коммунальных КРАЗов для городского цикла.

КРАЗ НЕ ЗНАЕТ ПР



Прыжок с трамплина трёхосного вездехода КрАЗ-6322. Полигон ПАО «АвтоКрАЗ», 2007 г.



КрАЗ-5233BE «Спецназ» на полигоне «Каде



КрАЗ-6322 на многоступенчатом уступе. Нижний Тагил, 2010 г.

Автомобиль КрАЗ заслуженно прозвали вездеходом. Нет такого препятствия, с которым бы КрАЗ не справился. Не исключение и препятствия полигонов. Даже самая избалованная, по видам публика известнейших полигонов мира – «Idex», «Sofex», Нижнего Тагила, Бронниц – аплодировала КрАЗу стоя. Каждый заезд вездехода по

препятствиям – это дерзкое, с особым куражом, завораживающее зрелище. На одном дыхании КрАЗ «шёпотом» преодолевает, казалось бы, самые сложные, непреодолимые препятствия полигонов. Свободный полёт с трамплина, уверенный подъём и спуск на все 70%, эффектный проезд через бассейн и грязь – это риск, экстрим, стихия КрАЗа.



КрАЗ-5233 – единственный автомобиль, пр
Выставка вооружений «Africa Aerospace &

ЕГРАД



«Казакс». Казахстан, 2012 г.



Прохождение автомобиля КраЗ-5233ВЕ по вертикальной стенке. Нижний Тагил, 2007 г.



Преодолевший холм в 70%. «Defence», ЮАР, 2010 г.



Прохождение препятствий вездеходом КраЗ-5233ВЕ на «Idex 2011».



Преодоление разновысоких холмов автомобилем КраЗ-6322 Raptor. ОАЭ, «Idex 2007».

КРАЗ – STREIT: развивая сотрудничество

Новым шагом в развитии сотрудничества между ПАО «АвтоКрАЗ» и компанией «Streit» стала работа над совместным проектом по созданию броневика КрАЗ-MPV Shrek One на базе двухосного вездехода КрАЗ-5233. Новый виток в отношениях — новый успех. О компании «Streit», перспективах развития партнёрских отношений с «КрАЗом» рассказывает её собственник Герман Гуторов:



Герман Гуторов,
Президент компании «Streit»



Базовая модель броневика
КрАЗ-MPV Shrek one на базе
вездехода КрАЗ-5133НЕ.



Бронированный автомобиль
скорой помощи Shrek one
ambulance на базе вездехода
КрАЗ-5133НЕ.

Компания «Streit Manufacturing Inc.» была основана почти 20 лет назад в Онтарио (Канада). Производство бронированных машин началось в арендованном гараже с небольшим количеством инструмента и банковским кредитом, а первым заказом был контракт на поставку трёх бронированных фургонов. Моей мечтой было создание самых инновационных и безопасных автомобилей на рынке. Мы работали безостановочно, чтобы закончить машины раньше намеченного срока. Кстати, те первые фургоны, вручную собранные специалистами «Streit», до сих пор находятся в эксплуатации, пусть и в качестве резервных транспортных средств.

Черепаха в логотипе компании «Streit» — предмет нашей особой гордости. На наш взгляд, она олицетворяет собой символ надёжности и защищённости, не выказывая при этом излишней агрессии.

Сотрудничество «Streit» и «АвтоКрАЗа» началось ещё в 2006 году, когда сложилась рыночная конъюнктура для тяжёлых миннозащищённых броневых автомобилей, перевозящих более 12 человек личного состава. Платформа КрАЗ была естественным выбором, так как к тому времени автомобили Кременчугского автозавода успели хорошо зарекомендовать себя не только в СНГ, но и на рынках дальнего зарубежья. «Streit», в свою очередь, рассматривался как оптимальный подрядчик на разра-

ботку броневых автомобилей в силу гибкого подхода и кратчайших сроков проведения ОКР, а также собственного производства опытных образцов. Так появился первый броневых автомобиль, соответствующий всем современным требованиям и построенный «Streit» на базе КрАЗа. Это был КрАЗ-6322 Raptor колёсной формулы 6х6. Он был представлен в Абу-Даби на Международной оружейной выставке «Idex 2007» и там имел ошеломляющий успех. Несмотря на то, что за счёт брони КрАЗ прибавил в весе 5 тонн, на демонстрационном полигоне выставки он вёл себя уверенно, с лёгкостью преодолевая сложнейшие препятствия. Как исключительный фактор, повлиявший на выбор КрАЗа в качестве базы броневика, хочу отметить надёжность конструкции и использование в автомобилях КрАЗ проверенных временем технических решений. Не последнюю роль сыграла ремонтпригодность и разумная стоимость эксплуатации. Ну и, безусловно, одним из важнейших факторов является отличное соотношение цена/качество автомобиля КрАЗ.

Главной составляющей совместного успеха группы «Streit» и «КрАЗа» является тесное взаимодействие наших компаний. Могу с уверенностью сказать, что за время сотрудничества и инженерно-технические работники, и управленцы смогли выработать общие направления развития и обеспечить слаженность усилий коллективов в достижении общих целей. Внимание



Центральный офис компании «Streit».



Главный конвейер компании «Streit».

к изменяющимся требованиям рынка, желание и готовность инвестировать в разработку новых моделей, неустанная забота о качестве производимой продукции — всё это также является составными частями нашего совместного успеха.

Приоритетными рынками для компании «Streit» являются страны Ближнего Востока, Африканского континента, регионы Индийского субконтинента, Юго-Восточная Азия и Латинская Америка. Надо признать, что многие производители броневых автомобилей в погоне за инновациями уже перешагнули тот ценовой порог, который для большинства наших целевых рынков является неприемлемым. Наш принцип при разработке и выведению на ры-

нок новых моделей прост: применение всех новейших конструкторских решений, которые позволяют удержать цену автомобиля в рамках платежеспособного спроса. Рынки Европы/СНГ и Северной Америки также представляют большой интерес, хотя и предъявляют совершенно иные сертификационные требования. К настоящему времени ряд моделей броневиков марки «Streit» были протестированы и сертифицированы по стандартам НАТО. Одновременно компания работает над омологацией своих лёгких броневых автомобилей для использования их на дорогах Евросоюза.

По понятным причинам ещё рано раскрывать детальные подробности сотрудничества ПАО «АвтоКрАЗ» и «Streit», однако уже

сегодня можно сказать, что совместное предложение двух крупных компаний заинтересовало конечных пользователей из МО и Национальной Гвардии Украины, с которыми в настоящее время ведётся обсуждение планов по поставке броневых автомобилей на базе КрАЗа.

Мы видим перспективы развития сотрудничества компаний «КрАЗ» и «Streit» как по линии силовых, так и ведомственных структур по обеспечению задач патрулирования, безопасности перевозок личного состава и сопровождения колонн различных подразделений, а также в составе миротворческих миссий ООН. Уверен, что у партнёрского тандема «КрАЗ» — «Streit» большое будущее мирового масштаба.



Бронированный автомобиль Shrek one RCV с краном-манипулятором на базе КрАЗ-5233НЕ предназначен для исследования опасных участков.

СОХРАНИТЕ УРОЖАЙ ВМЕСТЕ С КРАЗОМ

Украина – ведущая зерновая держава. Рекордные урожаи основных стратегических культур – зерновых, кукурузы и семян подсолнечника, объёмы которых ежегодно возрастают, аграриям невозможно вовремя собрать и переработать без мощной техники. Зерновозный автопоезд КрАЗ-6511С4 «Караван», который был создан ПАО «АвтоКрАЗ» в прошлом году, как раз и воплотил в себе все чаяния работников аграрного сектора. Основные тактико-эксплуатационные характеристики этой новинки не только впечатляют, но и дают право с полной уверенностью говорить о том, что зерновоз КрАЗ – лучшее предложение в Украине для национального агропромышленного комплекса.

Что особенного в новинке КрАЗ? Высокая – до 46 тонн, грузоподъёмность, которая позволяет перевозить сразу 75 кубометров зерновых. Чрезвычайную мощность автомобилю обеспечивает 400-сильный рядный двигатель WP12.400E40 (Евро 4), агрегатированный со сцеплением MFZ 430 и механической коробкой передач Fast Gear 12JS180TA. Высокоэргономичная лицензионная кабина MAN имеет кондиционер, автономный отопитель, спальное место, а также ряд приятных мелочей, которые дополняют комплектацию и способствуют меньшей утомляемости водителя. Среди них – электростеклоподъёмники, электрокорректор зеркал заднего вида, автомагнитола, козырёк на крыше, дистанционный пульт запираения дверей кабины и т.д.

Основное назначение «Каравана» – перевозка и самосвальная выгрузка сыпучих и навалочных мелкофракционных грузов удельным весом от 0,4 до 0,85 т/м³ по дорогам всех категорий. Зерновоз состоит из автомобиля-самосвала и самосвального прицепа объёмом платформ 35 м³ и 40 м³ соответственно. Самосвальные надстройки спроектированы и изготовлены в сотрудничестве с украинским лидером отрасли – ООО «Завод Алеко».

База автопоезда – бескапотное шасси КрАЗ-6511, оборудованное усиленной балансирной подвеской задних мостов, передней осью с увеличенной до 8 т грузоподъёмностью, рулевым механизмом интегрального типа.

Самосвальный прицеп WIELTON PS3D – трёхосный, с пневматической подвеской, позволяющей снижать на 100 мм высоту прицепа при разгрузке. Тормозная система оборудована ABS и EBS. Заднее противооткатное устройство – автоматическое.

Конструкция платформ обеспечивает самосвальную разгрузку автомобиля на правую сторону, а прицепа – на правую сторону и назад. Позаботились специалисты автозавода и о надёжной защите и повышенной сохранности груза. Для этого предусмотрены практичные тенты с механизмами типа катушки для их развёртывания и свёртывания. А для удобства и безопасности обслуживания тента, а также осмотра кузова и груза, предусмотрены специальные площадки и вспомогательные лестницы.

Зерновоз КрАЗ уже прошёл испытания в реальных условиях эксплуатации в режимах «поле





Конструкция платформ обеспечивает самосвальную разгрузку автомобиля на правую сторону.



Современная кабина с высоким уровнем комфорта.



400-сильный рядный двигатель WP12.400E40.



Конструкция прицепа обеспечивает разгрузку не только на правую сторону, но и назад.

— элеватор», «элеватор — порт». В филиалах Государственной продовольственно-зерновой корпорации Украины — Сумском и Кролевецком комбинатах хлебопродуктов, где был задействован на перевозке урожая с полей на элеваторы Сумской, Полтавской, Черниговской областей и в порт Ильичёвск. После чего отправился в ЧАО «Зернопродукт МХП», где он перевозил сою из зернохранилища Бершадского филиала на элеватор в г. Мироновку (Киевская обл.) Результаты испытаний вдохновляют: зерновоз КрАЗ оказался сильнее и более экономичнее от заложенных в него конструкторами автозавода параметров.

Заместитель производственно-технического департамента корпорации ПАО «ГПЗКУ» Л. Терещенко по итогам испытаний, в частности, отметил: «Наши элеваторы работают с небольшими хозяйствами и мелкими производителями, которые не имеют возможности вывозить зерно. Поэтому иметь собственные зерновозы именно для обслуживания таких аграриев было бы очень хорошо. Мы охотно приняли предложение «КрАЗа» провести испытания зерновоза, тем более, что этот зерновоз — отечественного производства.» В свою очередь директор «Сумского комбината хлебопродуктов» В. Кравцов добавил: «Мы довольны зер-

новозом, он делает два рейса в день по 120 километров, достаточно быстро загружается, транспортирует за один рейс от 42 до 45 тонн зерновых».

Специалисты ЧАО «Зернопродукт МХП» также дали оценку «отлично» работе зерновоза КрАЗ. Они с удовлетворением отметили достойные эксплуатационные показатели украинского зерновоза, в частности, низкий расход топлива на круг, который составил менее 38 л на 100 км. Порадовало их также минимальное время загрузки и выгрузки, скорость движения по дорогам общего пользования и пересечённой местности, а также комфортабельное рабочее место водителя. Все упомянутые параметры зафиксированы в протоколах испытаний Украинского научно-исследовательского института прогнозирования и испытания техники и технологий для сельскохозяйственного производства им. Л. Погорелова.

«АвтоКрАЗ» уверен, что новый отечественный зерновозный автопоезд составит действенную конкуренцию на рынке зерновых и сельскохозяйственных перевозок. Будучи национальной компанией, ПАО «АвтоКрАЗ» предлагает свою продукцию через систему государственного лизинга Министерства АПК.

БИТВА ДВУХ ТИТАНОВ



Два титана — КрАЗ и МАН на старте.



Василий Ухналь, водитель-испытатель ПАО «АвтоКрАЗ».

Водитель-испытатель Василий Ухналь с КрАЗом на «ты» уже давно, более 30 лет. Обуздать стальной характер железного богатыря ему помогли необычайная сила в руках, из той же марки стали, как и у КрАЗа, крепкие стальные нервы и мастерское вождение, наработанное тысячами километров дорог. Он чувствует автомобиль как самого себя, уверен в нём на все 100! КрАЗ не подводил ни разу, в любых ситуациях автомобиль был на высоте. Вот и сейчас, отправляясь в Таиланд на тендерные испытания, сомнений не возникало, что КрАЗ покажет себя достойно.

КрАЗ победил! В сложнейшей конкурентной борьбе с именитыми европейскими и азиатскими конкурентами. О том, как это было, рассказ пойдет дальше.

К слову, изначально иностранцы выбирали не КрАЗ. Тайские офицеры приехали в Украину на «смотрины» другой колёсной тяжёлой техники. Испытательно-демонстрационный полигон

«АвтоКрАЗа» — единственный в Украине, сделанный по мировым стандартам, как нельзя лучше подходил для этих целей. После прохождения бронетранспортёров по препятствиям полигона, радушные крАЗовцы на «десерт» предложили гостям посмотреть заезды своего вездехода. И вот тут КрАЗ раскрыл себя во всей красе. Тайцы были ошеломлены той лёгкостью, с которой эта, на первый взгляд, громоздкая и неуклюжая громадина передвигалась по сложным конструкциям полигона. Впечатление от мощи КрАЗа было настолько сильным, что сразу поступило предложение принять участие в тендере, объявленном Королевской армией Таиланда.

Из дневника водителя-испытателя:

15.01. «Прибыл в Бангкок. Осмотрел автомобиль — всё в норме. Установил светомаскировочное устройство (СМУ), электрическую розетку по стандарту НАТО и тент



Транспортировка артиллерийского орудия по пересечённой местности.

на платформу. КраЗ в полной боевой готовности.

16.01. Можно сказать, что для КраЗа испытания уже начались. Из-за непонятого отсутствия тягача с полуприцепом, который должен был доставить автомобиль к месту испытаний, своим ходом отправился в провинцию Канчанабури (300 км). Чужая страна со своими правилами и законами, двустороннее движение — ничто не мешало прибыть в срок. Машина отлично добралась в пункт назначения, без малейших сбоев и замечаний. В общем, обкатку прошла.

17.01. Неожиданная новость. На месте проведения первого этапа испытаний семеро из девяти претендентов, подавших заявки на участие в тендере, отказались от испытаний. Они решили не рисковать, увидев самый сложный маршрут, который их автомобилям предстояло пройти. В итоге сразаться будут двое: украинец КраЗ и немец MAN.

21.01. Вчера откатал «предварилку» MAN. Сегодня очередь КраЗа. Соперники, не дождавшись старта, ликовали,

в ожидании скорейшего провала КраЗа. «И на этом допотопном старье ты хочешь выиграть?» — бросил мне немец с нескрываемым превосходством и ироничной улыбкой. Его сарказм не обидел, а скорее разозлил и придал дополнительные силы и рвение. Ответил сдержанно: «Посмотрим», — и пошёл готовиться к старту.»

Это была не просто жесточайшая борьба двух уверенных в себе автогигантов, а самое что ни на есть противостояние двух полярных конструкций, двух идей, воплощённых разными производителями в металле. Кто лучший, нужно было доказать не словом, а делом. Ведь о достоинствах и недостатках любой марки можно говорить долго, однако увидеть, что из себя представляет автомобиль, реально только на дороге, в действии.

На маршруте по привычке наш опытный водитель выжимал из КраЗа больше, чем было заложено конструктором. Он твёрдо знал — КраЗ обладает удивительной способностью выдерживать запредельные нагрузки. И тут В.Ухналю вдруг вспомнился триумф в 2006-м



Водный бассейн взят!



КраЗы грязи не боятся!



Преодоление подъёма 64%.



Движение по препятствиям военного полигона.



Чудеса на виражах: крутые подъёмы чередуются с не менее крутыми спусками.



Транспортировка КраЗом многотонной гаубицы по бездорожью.



Песчаная ванна пройдена!



Первая партия вездехода КраЗ прибыла на службу.

на полигоне «Idex» в Абу-Даби, когда КраЗ — эта машина в броне, блистательно один за другим преодолевал препятствия оружейного полигона. Затем — яркое победное восхождение его грузовика на 70% гору военного полигона в ЮАР. И там, и там КраЗу аплодировали стоя шейхи, генералы, правители держав. Он докажет и здесь, в Таиланде, что КраЗ — отличная машина, достойный соперник. С КраЗом нужно считаться. Простота, живучесть конструкции, безукоризненная стойкость и устойчивость, способность быстро выходить из любой экстремальной ситуации, неприхотливость к условиям эксплуатации сделали эту машину незаменимой во многих армиях мира. Очевидно, что в случае победы здесь, на юго-востоке Азии, КраЗ тоже приживётся.

Предварительные испытания оба автомобиля прошли успешно, при этом балласт КраЗа весил 12 тонн, у противника — на две тонны меньше. Уже после первых заездов знатные европейцы не выглядели так надменно и уверенно, как на старте. Смех над архаичным КраЗом сменился озабоченностью и тревогой. Они поняли, что заурядный на первый взгляд КраЗ — очень опасный и сильный конкурент.

На контрольных испытаниях борьба была ещё ожесточённой. КраЗ и MAN состязались уже под пристальным присмотром командования вооружённых сил Таиланда. Теперь автомобили уравнили: оба тянули на себе по 10 т каждый.

Из дневника водителя-испытателя:

"23.01. Контрольные испытания позади. С ними КраЗ справился на «отлично». Чувство гордости за КраЗ и желание, как всегда, быть пер-

вым сильно подстёгивали и поднимали дух. Двигатель — заслуженный ЯМЗ-238, на маршруте честно отдавал свои 330 «лошадок», проблем с динамикой не было. Мой КраЗ — этот грозный Геркулес, успешно выполнял по пути «фигуры высшего пилотажа», не оставляя сопернику ни единого шанса.»

Все преграды и дорожные условия запредельной сложности, искусственно созданные старательными офицерами Королевской армии Таиланда, КраЗ преодолевал легко и непринуждённо. Он был послушен воле водителя. Несмотря на то, что MAN на контрольных испытаниях отработал лучше, чем на предварительных, до КраЗа он всё равно не дотягивал. Украинiec был лучшим практически по всем показателям. Судите сами: КраЗ одолел траншею 0,9 м, соперник только 0,7 м, вертикальную стенку — 0,5 м, а MAN — 0,4 м. Существенная разница в показателях и на других участках: бродоходимость КраЗа составила 1,2 м, MANa — 0,75 м. КраЗ буксировал груз массой 30 тонн, а соперник смог потянуть всего 20. Подъём КраЗ преодолел в 64%, а конкурент — с натугой 40%. Значительно быстрее наш грузовик прошёл по булыжной и волнообразной дороге, грязевой ванне. Тормозной путь с 50 км/ч до остановки у КраЗа примерно на 2 м меньше, чем у MANa.

Судейство военных оказалось строгим и на удивление объективным, ведь MAN явно импонировал большей части офицерского состава. КраЗу своим упорством и силой удалось пробить холодные сердца тех офицеров, кто сдержанно к нему относился вначале. Все замеры комиссия проводила лично. Факт отстранения одного из её членов из-за явного лоббирования немца говорит о

невозможности искажения или подтасовки результатов.

Из дневника водителя-испытателя:

*24.01. Главное сражение, по-видимому, впереди. Перегоняем автомобили в пункт № 2 г.М*** на испытательный полигон артиллерийского дивизиона. Кульминация испытаний, собственно ради чего и проводился этот тендер — проверка тягово-динамических качеств машины. В данном случае — транспортировка 152 мм артиллерийского орудия. Из разговора с военными выяснилось, что в настоящее время в армии Таиланда служат автомобили грузоподъёмностью всего до 5 тонн, которым не под силу тянуть многотонную пушку.*

28.01. Вместе с увесистой гаубицей прошёл 10 км по пересечённой местности. На борту — полный боекомплект и боевой расчёт. Тайцы определяли удобство посадки-высадки экипажа, комфорт при движении, быстроту выдвигания к району боевых действий. КраЗ шёл легко, без натуги, впрочем, как всегда.»

Дальше — больше. Загрузив машину десятью тоннами балласта и прицепив гаубицу, грузовик продолжал шествие кругами ада. По асфальтированной дороге протяжённостью 200 км со скоростью 60-80 км/ч, по лесной местности для определения маневренности автомобиля с гаубицей «за плечом», по разбитой вдрызг, как после бомбёжки, с оврагами и выбоинами дороге, где нет ни одного ровного участка. И, наконец, по непроходимой грязи, когда пришлось буквально брюхом плыть по этой вязкой жиже. Было трудно, но результат достойный.

КраЗ, в отличие от конкурента, прошёл все предусмо-

тренные программой участки. Единственное, в чём его можно было упрекнуть, так это в скромном комфорте. Только было видно, что это последнее, о чём пеклись здешние военные, они делали ставку на иные качества машины. Кстати, простота КраЗа скорее оказалась преимуществом, чем недостатком. Так, демонстрация снятия «повреждённого» и запасного колеса, его сборка-разборка на КраЗе осуществлялась быстрее и проще. Мановцы выполнять эту задачу отказались, объясняя это отсутствием необходимых инструментов. Очередное подтверждение того, что простота дорогого стоит, особенно на передовой, в жутких дорожных условиях или местах запредельных температур. Удобная на магистралях электроника в экстремальной ситуации капризничала и быстро выходила из строя, восстановить её без высочайшей квалификации не представлялось возможным.

Последующие работы сверх объёма тендерных испытаний проводились КраЗом в одиночку, соперник отказался от дальнейшего участия. Впереди ещё многое предстояло сделать, но главное — заслуженная победа КраЗа, уже состоялась.

Участие КраЗа в этом тендере — лишь отдельный эпизод достаточно жёсткого конкурентного сражения двух титанов. Таких баталлий в более чем полувековой истории украинского грузовика было достаточно, и впереди их немало. И пусть не всегда КраЗ выходил победителем, но никогда не терял присутствия духа, веру в победу и успех.

Справка: по итогам описанных выше событий заключён контракт на поставку 86 вездеходов КраЗ в Королевскую армию Таиланда. Контракт выполнен: КраЗы приняты на службу.

ПЕРВЕНЦУ КРАЗ 55!

В текущем году исполнилось 55 лет кременчугскому автопервенцу. 10 апреля 1959 года в истории «КрАЗа» стало знаменательнейшей датой. В этот день были собраны два первых кременчугских грузовика — ими стали самосвалы КрАЗ-222 «Днепр».

Первые самосвалы КрАЗ можно считать украинскими, несмотря на то, что они были собраны по чертежам и из деталей, поступивших с Ярославского автозавода. За ними навсегда закрепилось право называться первыми серийными украинскими грузовиками, ведь именно с них в мировом автомобилестроении началась история новой марки «КрАЗ».

Рождение КрАЗа было сложным, ведь мало кто в Кременчуге, да впрочем и на заводе, видел автомобиль ЯАЗ, изготовление которого предстояло освоить. Перепрофилирование Кременчугского комбайнового завода в автомобильный началось в апреле 1958 года. 31 июля в заводской многотиражке под заголовком «Продукция недалёкого будущего» появилась фотография автомобиля ЯАЗ-222, под которой написано: «Вопрос о том, какие именно машины должен выпускать наш завод, волнует многих из нас. Перед тобой, товарищ читатель, фотография, на которой изображён автомобиль ЯАЗ-222. Решено начать именно с него». Ниже приведена техническая характеристика автомобиля.

Уже в сентябре 1960-го завод производит первые автомобили с рамами, раздаточными коробками и мостами собственного производства. Темпы выпуска динамично нарастают, и в этом же году изготовлен 10-тысячный автомобиль. Им стал самосвал КрАЗ-222 «Днепр».

Интересна история создания товарного знака новой автомобильной марки «КрАЗ». Условиями конкурса, объявленного в ноябре 1958 года, оговаривались мельчайшие детали конструкции этого знака. Он должен был стать не только декоративным элементом автомобиля, но и нести в себе функцию ручки капота, к тому же точно встать на место эмблемы Ярославского автозавода вместо медведя на капоте и таблички с надписью ЯАЗ на облицовке радиатора. Из поданных на рассмотрение в отдел главного конструктора нескольких вариантов товарного знака, комиссия отобрала один — аббревиатуру КрАЗ. Помимо этого, были предложения дать новому заводу и автомобилю



Обкатка самосвала КрАЗ-222, май 1959 г.



Установка платформы на КрАЗ-222 в сборочном цехе, 1960 г.



Первенцы украинского автомобилестроения — КрАЗ-222 и ЗАЗ-965 «Запорожец» на ВДНХ УССР, 1960 г.



Первые самосвалы КрАЗ-222 «Днепр» на первомайской демонстрации в Кременчуге, 1959 г.



Юбилейный 25-тысячный автомобиль КраЗ-222, 16 апреля 1963 г.



Использование КраЗ-222 для перевозки бульдозеров, 1963 г.



Самосвал КраЗ-222«Днепр» — экспонат музея ПАО «Авто-КраЗ», 2009 г.

имя УАЗ (Украинский автомобильный завод), КАЗ (Кременчугский автозавод), Днепр и другие.

КраЗ-222 выпускался заводом вплоть до июля 1964 года. Всего автомобилей КраЗ 222-й модели было выпущено 11 641 шт. На конвейере его сменили сразу два самосвала: модернизированный КраЗ-222Б и КраЗ-256.

Вот уже полвека как эта модель снята с производства. Сегодня этот самосвал увидишь разве что в кинохронике или на фото. А вот среди экспонатов музея техники КраЗ автопервенец КраЗ-222 «Днепр» занимает почётное место старейшины. В 2006 году он был отреставрирован в экспериментальном цехе автозавода. Разбитый и разуклопленный, самосвал был найден в одном из автохозяйств Украины. Целый ряд оригинальных узлов искали на складах разных предприятий и автохозяйств страны. Некоторые детали, которые найти не удалось, были изготовлены работниками экспериментального цеха завода в точном соответствии с чертежами и с использованием технологии того времени.

Современные автомобили КраЗ совсем не похожи на своих далёких предков. Для них обычными стали колёсные формулы 4x4, 6x6, 8x4, 8x8. Они имеют новую компоновку, оснащаются комфортными кабинами, новыми силовыми агрегатами и оригинальными платформами. Их грузоподъёмность увеличилась в разы, значительно снизился расход топлива. Но это, как и прежде, могучие, прочные, выносливые и неприхотливые КраЗы — достойные последователи нынешнего юбиляра — КраЗ-222 «Днепр».



Конкурсные варианты товарного знака автомобилей КраЗ, 1958 г.

«ПААЗ» УВЕРЕННО СМОТРИТ В БУДУЩЕЕ

Стратегический партнёр ПАО «АвтоКрАЗ» – Полтавский автоагрегатный завод – высокотехнологичный современный машиностроительный завод. Основанный почти 70 лет назад как ремонтное предприятие сельскохозяйственной техники, «ПААЗ» сегодня – единственный в Украине и крупнейший в СНГ производитель сложной тормозной аппаратуры для большегрузных автомобилей. О жизни завода, его достижениях и планах на будущее рассказывает генеральный директор ПАО «ПААЗ» Адриан Литовченко:

Говоря о достигнутом и важном для предприятия за минувший год, нельзя не отметить особо значимые события, которые внесли существенные изменения в текущую работу предприятия и позитивно скажутся на его будущем.

Главным событием является получение сертификата ISO/TS 16949:2009. Он был выдан по результатам многоэтапного аудита, проведённого органом по сертификации компанией TUV SUD Management Service GmbH. Сертификат распространяется на проектирование, разработку и производство пневматических и гидравлических компонентов автотранспортных средств. Это важное подтверждение того, что на нашем предприятии внедрена и функционирует система менеджмента качества, обеспечивающая высокие потребительские свойства товара и предоставляемых услуг независимо от изменяющихся внешних или внутренних условий. ISO/TS 16949:2009 – гарант качества и стабильности, важная имиджевая составляющая предприятия.

Не менее важным событием для нашего завода стало решение Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств-участниц Содружества независимых государств, Грузии, Литовской, Латвийской и Эстонской республик № ДИ-



А.Литовченко, генеральный директор ПАО «ПААЗ»

1/595 от 26.11.2013 г., а также в соответствии с директивой руководства Головного управления вагонного хозяйства Укрзалізници присвоить Полтавскому автоагрегатному заводу условный номер 1471 для клеймления рукавов соединительных Р17Б (в сборе) и тройников 573 и 573П при изготовлении.

Присвоение условного номера – необходимый этап для данного направления производства, который позволит расширить гамму выпускаемых и реализуемых предприятием аппаратов, а также выйти на принципиально новые рынки сбыта – как внутренние, так и внешние. Это событие – результат долгосрочной программы диверсификации производства по освоению

аппаратов тормозного привода железнодорожного подвижного состава.

Текущий год для предприятия будет не менее напряжённым и событийным, чем предыдущий. Полтавский автоагрегатный завод вступил в 2014 год как одно из наиболее успешных предприятий машиностроительной отрасли и Полтавской области, и Украины в целом. В очень сложных условиях экономического кризиса нам удаётся удерживать на должном уровне объёмы производства и продаж, обеспечивать ритмичность поступления заказов. Предпринятый в 2013 году комплекс мер, среди которых активное техническое сотрудничество с потребителем по улучшению качества тормозной аппаратуры, модернизация выпускаемой продукции, снижение её себестоимости, экономия энергоресурсов и многое другое позволило нам держаться на плаву. Мы продолжим работать в этом направлении и в текущем году. Уже видно, что 2014-й год ещё сложнее предыдущего: финансово-экономический кризис усугубился политическим, поэтому придётся, чтобы выжить и сохранить коллектив, работать ещё более интенсивно по всем направлениям, с большей отдачей.

Что касается задач на текущий год, то они обширны, но вполне выполнимы. В частности, пла-

нируем поставить на подготовку производства и впоследствии вывести на внутренний рынок и рынки стран СНГ ряд аппаратов нового поколения. Также запланирован комплекс работ по модернизации отдельных аппаратов, которые в настоящее время востребованы основной массой потребителей, и улучшению их потребительских свойств.

Среди изделий, которые планируем вывести на подготовку производства и произвести модернизацию конструкций, пневмогидравлический усилитель выключения сцепления фланцевого типа, цилиндр привода выключения сцепления, краны ручные тормозные, блоки электропневмоклапанов, головки соединительные кранов тормозных, камеры тормозные, автоматический клапан сброса конденсата, кран тормозной одноконтурный, электропневмоклапан. На стадии разработки конструкторской документации и создания опытных образцов также ряд изделий для железнодорожного подвижного состава.

Запланированный на 2014 год комплекс работ по своевременному выпуску на рынок этих изделий позволит увеличить рыночную долю предприятия в среднем на 1,5-2% и получить

дополнительный рост реализации.

Помимо этого, особое внимание уделяем восстановлению утраченных в кризисный период экономических связей, а также возврату и укреплению традиционных рынков сбыта. Эффективные продажи – одно из условий выживания предприятия. Радует то, что наш давний стратегический партнер – ПАО «АвтоКрАЗ», системно расширяет сотрудничество с нами. В частности, Кременчугский автозавод последовательно переходит на оснащение автомобилей КрАЗ новыми узлами тормозной аппаратуры производства Полтавского завода. Речь идет об осушителе, кране ручного тормоза, топливном распределительном кране, баяннетных соединениях и прочем. Всё это ранее закупалось крАЗовцами из-за рубежа. В настоящее время КрАЗ расширяет перечень номенклатуры выпускаемой нашим заводом аппаратуры для замены аналогичных в составе своих автомобилей.

Кроме этого, сейчас можно отметить восстановление или существенный рост объемов поставок полтавской тормозной аппаратуры на конвейер таких гигантов автомобильной промышленности СНГ как УРАЛ,

МАЗ, ГАЗ, Павловский автобусный завод, а также целому ряду предприятий-изготовителей прицепов и полуприцепов, спецтехники. На сегодняшний день Полтавский автоагрегатный завод осуществляет поставки своих аппаратов более чем 35 предприятиям автопрома. Ведутся переговоры о перспективах сотрудничества не только с отечественными, но и зарубежными автомобильными компаниями.

В текущем году активизировали работу по расширению географии поставок. Полтавский автоагрегатный завод в основном экспортирует свою продукцию. Главные наши заказчики находятся в Российской Федерации, Республике Беларусь, Кыргызстане, Литве и Латвии. Постепенно расширяемся на рынках Венгрии и Узбекистана, где мы успешно стартовали в 2013 году. Важным дополнением к существовавшей экспортной сбытовой политике является увеличение доли поставок на экспорт товаров народного потребления, которые производит Полтавский автоагрегатный завод.

Планов на этот год – громадье! Темпы не планируем сбавлять, трудовой коллектив нацелен на выполнение утвержденного бизнес-плана.



Тройник 573, 573П.



Кран тормозной обратного действия.



Осушитель воздуха.



Клапан защитный четырёхконтурный.



КРАЗ — КЛЮЧ К ВАШЕМУ УСПЕХУ!



ПАО «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

Управление по продажам
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