

В самых отдаленных уголках нашей страны можно встретить автомобили, родина которых Кременчуг. КраЗ верной и правдой служит людям — он на стройке и в карьере, на лесозаготовках и на аэродроме.

В 1963 году с конвейера сошел КраЗ-256, сменявший самосвал КраЗ-222 с шестнадцатилитровым двухтактным дизелем. Машина стала базовой моделью. Снабженный V-образным восьмилитровым двигателем ЯМЗ-238А мощностью 215 л. с. 10-тонный автомобиль КраЗ-256 завоевал широкое признание. Сейчас его встретите более чем в двадцати странах.

А теперь в Кременуге создан новый автомобиль, еще более мощный. Это КраЗ-256Б грузоподъемностью 12 тонн. Временно конструкторы сочли возможным сохранить для него двигатель ЯМЗ-238А, а в дальнейшем мощность мотора будет доведена до 240 л. с.

Слабым местом КраЗа была коробка передач ЯАЗ-206. В тяжелых условиях эксплуатации зубья шестерен часто выходили из строя. В небольшой степени этому способствовали большие передаточные числа. На новом автомобиле устанавливается более долговечная коробка передач ЯМЗ-236С. Зубья шестерен у нее усилены, благодаря уменьшению передаточных чисел нагрузка на шестерни, валы и другие детали понизилась на 15—20 процентов. Передаточное число первой передачи старой коробки было 6,17, у новой — 5,26. Вместо 3,40 на второй передаче — 2,90. На третьей передаче было 1,79, сейчас 1,52. И лишь на четвертой передаточное число не изменило — 1,6. А на пятой оно снова уменьшается с 0,780 до 0,664.

Такое изменение коробки передач дало возможность перенести с нее на раздаточную коробку усилие крутящего момента, передаваемое на трансмиссию. На автомобиле КраЗ-256Б раздаточная коробка работает с большей нагрузкой, чем на прежних моделях. Но это узел достаточно прочный. Можно быть совершенно уверенным, что он не подведет. Конструктивно изменились втулки шестерен промежуточного вала. Вместо цельной втулки с буртиком из бронзы введена новая, большей длины. А бурт из мягкого металла, который в процессе эксплуатации мог легко выйти из строя, заменен стальным каленым шлифованным колцом. Оно позволяет уменьшить и поступление смазки к деталям раздаточной коробки.

Для автомобиля большей грузоподъемности огромную роль играет прочность платформы. На КраЗ-256Б устанавливается усиленная платформа. Пять рядов металлических угольников и 6-миллиметровая поперечина придают ей необходимую жесткость, стойкость против ударов. Продольные балки в месте крепления задних кронштейнов усилены двумя вкладышами. Два усилителя в одном из пролетов центральной части платформы устанавливались и раньше. Но теперь они стали более прочными — 3-миллиметровую сталь заменили металлом толщиной 4 мм. Прочностной эффект дает и увеличенный сварной средний шов в месте приварки заднего лонжерона к полу. Все это позволило повысить грузоподъемность платформы на 2 тонны. Хотим, однако, предупредить транспортных: никакая платформа не сможет выдержать, если из огромных ковшей экскаваторов на нее будут обрушиваться не предусмотренные нормами массы груза.

Усилена задняя часть надрамника там, где к нему присоединяется платформа. На прежних автомобилях КраЗ иногда случалось, что а этом месте узел ломался.

Раньше кронштейн к оси балансирующей подвески приваривался круговым швом. Это приводило к изменению структуры металла оси в месте приварки, а иногда получались подрезы. При нагрузке могла произойти поломка. Новый способ крепления полностью ликвидировал эту опасность — ось баланси-



Автомобиль-самосвал КраЗ-256Б.

ров завершается в теле кронштейна через продольные пазы, вырезанные в нем.

На новом автомобиле устанавливаются редукторы среднего и заднего мостов с усиленным по высоте последним буртом. Этот бурт играет немаловажную роль — он обеспечивает прочную фиксацию редуктора в балке заднего моста.

Новшеством являются и наконечники реактивных штанг с резиновыми шайбами вместо металлических пружинок сухой шаровой полца. Из-за возникших во время работы усилий стальные пружинные шайбы, которые прижимали шаровую палец головки реактивной штанги, ломались. Они не выдерживали толчков, передаваемых от задних мостов. Обладая хорошей эластичностью резина прекрасно служит там, где отказывал металл.

Для 12-тонного автомобиля ступицы передних колес КраЗ-256 оказались непригодными. Эти детали принимают на себя большую нагрузку и должны иметь соответствующий запас прочности. Пришлось усилить ступицу, увеличив сечение некоторых ее частей.

Надежные тормоза — залог безаварийной работы. На улучшение их также был направлен конструкторский поиск. У КраЗ-256Б трубки, идущие к тормозным цилиндрам заднего и среднего мостов, сделаны разрезными с гибкими элементами в месте разреза. Создавая такую же герметичность, как и жестко установленные трубки, они поглощают все колебания, не передают их на тормозные цилиндры.

Не менее важно, чем хорошие тормоза, надежное рулевое управление. И прежде всего оно должно быть прочно закреплено. На новом автомобиле введены дополнительные кронштейны крепления. Картер рулевого управления получил еще одну опору. Вся конструкция стала более жесткой. Полностью исключается возможность деформаций от усилий, передаваемых на сошку.

Существенны новшества, которые введены в электрооборудование автомобиля КраЗ-256Б. Экранированные провода в цепи генератора, реле-регулятора и электродвигателя обдува ветрового стекла позволяют устранить радиопомехи.

В прежних моделях не было достаточного уплотнения в местах, где электропровода проходили через передний щиток кабины. Связь щели в кабину могли проникнуть пыль и воздух из подкапотного пространства. КраЗ-256Б имеет достаточно хорошие уплотнения переднего щитка.

Регулятор давления воздуха АР-11, устанавливаемый на новом автомобиле, лишен недостатков, свойственных его предшественнику. Он хорошо очищает воздух, легко монтируется на компрессоре. Порадует водителя и механический манометр системы смазки МД-29. До последнего времени на КраЗах применялись менее надежный электрический манометр УК-110.