**02-164 ЯАЗ-214/КрАЗ-214/214Б 6х6 многоцелевой бортовой автомобиль гп 7 тн для буксировки прицепов до 50 тн, мест 3+18, снаряжённая масса 12.3 тн, ЯАЗ-206Б/М206Б 205 лс, 55/40 км/час, 1265 экз. г. Ярославль, 32870 экз. г. Кременчуг, 1956/59-67 г.**

*Любителям истории нашего автопрома, людям пытливым и любознательным, чтобы понять значение этой машины, конечно же, необходимо обратиться к 2-томному труду нашего выдающегося автоисторика М. В. Соколова «Ярославские большегрузные автомобили», Барнаул, 2016.*

Этот грузовик предназначен для перевозки грузов, личного состава на платформе и буксировки прицепов массой до 50 тонн по дорогам всех категорий и бездорожью. КрАЗ-214 стал первым в СССР тяжелым трехосным грузовым автомобилем повышенной проходимости с дизельным двигателем. Автомобиль был создан в 1951 году на Ярославском автомобильном заводе (ЯАЗ), где и производился с 1956 по 1959 год под названием ЯАЗ-214. Затем производство было передано на Кременчугский автомобильный завод (КрАЗ), где КрАЗ-214 производился вплоть до 1963 года, когда его сменил модернизированный КрАЗ-214Б, который отличался наличием бортовой электросети с напряжением 24 В и модернизированной подвеской. По военным заказам в единичных экземплярах завод собирал седельные тягачи ЯАЗ-214 с опорно-сцепным устройством от машин МАЗ-200В. Данная модификация выпускалась до 1967 года. На конвейере КрАЗа её сменил КрАЗ-255Б. Основная масса выпущенных автомобилей использовалась в вооружённых силах и нефтегазовой промышленности.

**Модификации автомобиля:**

**ЯАЗ-214** - базовый. В 1957-1959 годах в Ярославле изготовлено 1265 автомобилей.

**ЯАЗ-214Ш7** - тягач специальный. Отличался коробкой отбора мощности, закрытым кузовом, специальными агрегатами. Разработан в 1956 году.

**КрАЗ-214** - вариант Кременчугского автозавода. Отличался отсутствием медведя на капоте. Выпускался в 1959-1963 годах.

**КрАЗ-214Б** - модернизированный. Отличался электрооборудованием с напряжением 24 В, гидравлическими телескопическими амортизаторами в подвеске передних колёс. Выпускался в 1963-1967 годах.

**ТЕХНИЧЕСКОЕ ОПИСАНИЕ**  
Трехосный автомобиль высокой проходимости, со всеми ведущими односкатными колесами. Конструкция во многом унифицирована с основными моделями ЯАЗ-219 / КрАЗ-219.

Рама - клепаная, с прямыми лонжеронами из прокатных швеллеров, имеет пять штампованных поперечин. Сзади и спереди на раме установлены буферы и тягово-сцепные приборы.

Кабина деревянная, с металлической облицовкой, более комфортабельная по сравнению с кабиной ЯАЗ-210, снабжена обогревателем и устройством для обдува теплым воздухом ветрового стекла. Ширина кабины увеличена по сравнению с серийной (ЯАЗ-210) на 355 мм. Для облегчения управления автомобилем рычаги переключения раздаточной коробки, включения переднего моста и лебедки, а также рычаг ручного тормоза расположены в промежутке между сиденьями водителя и пассажира и находятся непосредственно под правой рукой водителя. Капот аллигаторного типа, со съемными боковинами для обеспечения удобного обслуживания двигателя.

Кузов ( грузовая платформа ) металлический (сварной из листового металла), универсального типа, с откидным задним бортом. Платформа оборудована тентом и откидными скамейками вдоль боковых бортов. На платформе предусмотрены два ящика для хранения инструмента и цепей противоскольжения.

Двигатель - шестицилиндровый двухтактный дизельный жидкостного охлаждения, верхнеклапанный - ЯМЗ-206Б (ЯАЗ-М206Б). Двигатель является форсированной модификацией двигателя ЯАЗ-206. Мощность двигателя повышена благодаря применению насос-форсунок серии 80, улучшена очистка масла, увеличено число секций масляного радиатора. Установлен радиатор с увеличенной поверхностью охлаждения.

Сцепление однодисковое сухое, коробка передач пятиступенчатая, раздаточная коробка двухступенчатая, с межосевым дифференциалом, имеет приставку с отключаемым приводом на передний мост. Межосевой дифференциал между передней осью и задней тележкой отсутствует, при этом подобный агрегат имелся в задней тележке. Тормоза с пневматическим приводом.

Передний мост отключаемый, с двойной главной передачей с шарнирами постоянной угловой скорости. В системе силовой передачи имеется пять открытых карданных валов с шарнирами на игольчатых подшипниках, раздаточная коробка и дополнительные коробки для передачи на передний и задние мосты.

В системе рулевого привода имеется пневматический усилитель.  
 Задняя подвеска - балансирного типа с улучшенной приспособляемостью к неровностям дороги. Концы рессор свободно скользят по стальным накладкам со сферической поверхностью, установленным на балках задних мостов.

Автомобиль имеет шесть односкатных колес, два запасных колеса установлены в специальном держателе за кабиной. Колеса односкатные, бездисковые. Для увеличения проходимости автомобиля применены шины увеличенного размера 15,00 - 20 с низким давлением.

Автомобиль оборудован механической лебедкой с горизонтальным барабаном, расположенной под платформой между лонжеронами рамы автомобиля. Привод лебедки осуществляется карданным валом от коробки отбора мощности. Вывод троса предусмотрен как назад, так и вперед.  
 ЯАЗ-214 внешне отличается от КрАЗ-214 прежде всего наличии на верхней передней части капота фигурки медведя.  
 Испытания показали, что автомобиль (без прицепа) проходит по снегу глубиной до 600 мм, по песчаной, глинистой местности, преодолевает кюветы глубиной до 850 мм.

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Характеристики автомобилей ЯАЗ-214, [КрАЗ-214](http://rusarms.vif2.ru/auto/kraz/kraz-214/) и [КрАЗ-214Б](http://rusarms.vif2.ru/auto/kraz/kraz-214/) | | | |
| Автомобиль | **ЯАЗ-214** | [КрАЗ-214](http://rusarms.vif2.ru/auto/kraz/kraz-214/) | [КрАЗ-214Б](http://rusarms.vif2.ru/auto/kraz/kraz-214/) |
| Колесная формула | 6 х 6 | | |
| Вес, кг: - сухой - полный (с нагрузкой 7000 + 225 кг) | 11 500 19 525 | 11 325 19 570 |  |
| Полный вес автомобиля, кг: - без груза - с полной нагрузкой | 12300 19570 | | 12100 19325 |
| Снаряженная масса (вес в снаряженном состоянии без нагрузки), кг | 12 300 | | |
| Распределение веса по колесам с нагрузкой, кг: - на передние колеса - на задние | 5 800 (30%) 13 725 (70%) | 5 800 (30%) 13 770 (70 %) |  |
| Вес агрегатов, кг: - двигатель без оборудования - двигатель с оборудованием и сцеплением - коробка передач - раздаточная коробка - карданный вал - передний мост в сборе - рама - кузов с тентом и дугами - кабина | 1060 1280 220 400 205 750 1200 1015 463 | | |
| Грузоподъемность по грунтовым дорогам и бездорожью, кг | 7 000 | | |
| Наибольший вес буксируемого прицепа с грузом, кг: - на шоссе (на дорогах с твердым покрытием) - на грунте (минимальный) - на грунте | 50 000 5 000 10 000 | | |
| Габаритные размеры, м: - общая длина - ширина - высота по кабине - высота по тенту без нагрузки | 8,53 2,7 2,88 3,17 | | |
| Внутренние размеры платформы, м: - длина - ширина - высота с решетками - погрузочная высота платформы | 4,565 2,49 0,935 1,65 | | 4,565 2,5 0,935 1,65 |
| Колея (расстояние между серединой ската), м | 2,03 | | |
| База, м | 5,3 | | |
| База задней тележки, м | 1,4 | | |
| Дорожный просвет, м: - под передней осью - под задней осью | 0,38 0,36 | | |
| Радиус разворота, м |  | 14 |  |
| Двигатель: - тип - марка | дизельный двухтактный **ЯМЗ-206Б (ЯАЗ-М206Б)** | | |
| Мощность при 2000 об/мин, л. с. | 205 | | |
| Рабочий объем двигателя, куб. см. | 6970 | | |
| Число цилиндров | б | | |
| Диаметр цилиндра, мм | 108 | | |
| Ход поршня, мм | 127 | | |
| Степень сжатия | 17,0 | | |
| Емкость топливных баков, л: - левого - правого | 255 255 | | |
| Диапазон передаточных чисел трансмиссии | 13,7 | | |
| Тип и размер шин | 15,00-20 | | |
| Наибольшая скорость с полной нагрузкой, км/ч: - без прицепа (на асфальте с ограничителем) - с прицепом | 55 40 | | |
| Средний расход топлива с полной нагрузкой на шоссе, л / 100 км: - без прицепа при средней скорости 45 км/ч - с прицепом весом 15,5 т. при средней скорости 40 км/ч, л - с прицепом весом 50,0 т при средней скорости 30 км/ч | 70 86  135 | | 50 |
| Запас хода на одной заправке с полной нагрузкой на шоссе (без прицепа), км | 650 ( 850 ?) | |  |
| Преодолеваемые препятствия: - наибольший угол подъема без прицепа, град - наибольшая глубина брода с твердым дном, м - глубина снега (без прицепа), м - глубина кюветы, м | 30 1 0,6 0,85 | | |
| Число мест: - в кабине, включая место водителя - на платформе | 3 18 | | |