**02-167 КрАЗ-255Б/Б1 6х6 грузовой автомобиль повышенной проходимости гп.7.5 тн, мест 3, прицеп до 30 тн, вес: снаряженный 11.65 тн, полный 19.54 тн, ЯМЗ-238 240 лс, 71 км/час, всех 197155 экз., КрАЗ г. Кременчуг, 1967/70-79-93 г**.



*Из статьи «КрАЗ-255Б - легенда о «Лаптежнике» на mirtransporta.ru, Автор Дм. Гладкий. 20.12.2012.*

 Этот грузовик по праву считается одним из лучших советских тяжелых внедорожников. Он же — один из символов Кременчугского автомобильного завода и одно из самых массовых его изделий. Речь о знаменитом «Лаптежнике» КрАЗ-255Б.

 Почти двадцать лет прошло с того момента, как КрАЗ-255Б был снят с производства. Но довольно большое количество этих грузовиков до сих пор в эксплуатации. А первые такие КрАЗы сошли с конвейера 45 лет назад.

**Достойная смена.**

Необходимость замены довольно удачной для своего времени, но постепенно перестающей отвечать ряду требований модели КрАЗ-214Б назрела уже к середине 1960-х гг. К 1967 г. к серийному выпуску нового тяжелого полноприводного трехосного КрАЗа все было готово. Какие же изменения были внесены в конструкцию?

 Самым заметным внешним отличием стали лишь новые широкопрофильные шины. Однако большинство изменений было скрыто внутри. На смену 2-тактному 6-цилиндровому рядному дизелю пришел V-образный 4-тактный 8-цилиндровый двигатель ЯМЗ-238. Новый мотор был мощнее и экономичнее.

 Вот лишь некоторые данные — максимальная скорость выросла с 55 до 70 км/час, а расход топлива упал со 120 до 70 л/100 км. Кроме этого, при сравнительно одинаковой снаряженной массе грузоподъемность КрАЗ-255Б была увеличена на полтонны.

 Возросли и параметры проходимости. Главную роль здесь сыграли те самые «лапти», давшие грузовику прозвище, — широкопрофильные шины переменного давления модели ВИ-3 размерностью 1300х530–533. Именно благодаря специфическому внешнему виду этих шин внедорожник КрАЗ-255Б и вошел в историю под именем «Лаптежник».

 Но на одной лишь ширине резины и рисунке протектора «колесные инновации» не закончились. На 255-й модели впервые в истории автомобилей КрАЗ была применена централизованная система регулирования давления в шинах, управляемая с рабочего места водителя. При необходимости, например, при движении по снегу и другим слабонесущим грунтам, водитель мог в течение нескольких минут снизить давление в шинах — с 3,8 до 1,0 атм. При снижении давления шины на опорную поверхность пятно контакта увеличивалось почти на 70%. В результате удельное давление колеса на грунт уменьшалось, а проходимость автомобиля увеличивалась. Собственно, в этом и есть смысл системы централизованного регулирования давления.

 Спустя 12 лет после начала серийного производства (1979 г.) на «Лаптежнике» будет внедрена и двухконтурная тормозная система.

**Формирование семейства.**

 Первый «собрат» у бортового грузовика появился в тот же год начала серийного производства. Речь о седельном тягаче КрАЗ-255В. При максимальной нагрузке на седло 8 т тягач мог буксировать полуприцепы полной массой до 26 т. Прежде всего, это трейлеры для перевозки гусеничной техники. Однако большое количество седельных тягачей КрАЗ уходило в войска, где они буксировали полуприцепы со специальным оборудованием, а также ракетным вооружением.

 «Трио Лаптежников» окончательно сформировалось в мае 1969 г., когда с конвейера стал сходить лесовоз КрАЗ-255Л. На тот момент КрАЗ-255Л был единственным полноприводным автомобилем Кременчугского автозавода, предназначенным исключительно для народного хозяйства. В составе с прицепом-роспуском ТМЗ‑803 производства Тавдинского машзавода лесовоз КрАЗ‑255Л мог перевозить до 40 м куб. леса-кругляка. В незагруженном состоянии прицеп-роспуск перевозился в сложенном состоянии непосредственно на тягаче.

 В 1969 г. была создана еще одна любопытная модификация — северное исполнение, которому присвоили индекс КрАЗ-255БС. В серию эта машина не пошла, но одна из ее черт перешла на все последующие «Лаптежники». Речь здесь ни о чем ином, как о специальных надставках передних крыльев, в которых были спрятаны фары головного света. Надставки имели простую коробчатую форму, а на заводе их прозвали «скворечниками». Почему «скворечниками»? Своими пустыми глазницами без оптики эти ящички и в самом деле напоминали «птичьи домики». Сегодня именно образ «Лаптежника» со «скворечниками» является каноническим. Самые первые КрАЗы-255Б с фарами и решеткой радиатора в стиле 214-й модели уже почти никто не помнит. А ведь если бы не экспериментальная северная версия, вполне возможно, что внешность не только «Лаптежников», но и всех КрАЗов 1970-х–1980-х г. не получила бы одного из самых своих характерных элементов.

 После «скворечников» на крыльях были установлены габаритные указатели в виде пружинного штыря с черным пластмассовым шариком на конце. Их называли «усами». При габаритах «Лаптежника» они помогали при маневрировании. После того, как на КрАЗ-255Б, КрАЗ-255В и КрАЗ-255Л стали устанавливать два широких прямоугольных зеркала заднего вида, классический образ «Лаптежника» был окончательно сформирован.

**Армейская служба.**

 Не секрет, что «Лаптежник» создавался, прежде всего, для нужд Министерства обороны. Как это ни странно, но систем вооружений на шасси КрАЗ-255Б Советская Армия, можно сказать, не устанавливала. Зато «Лаптежник» стал, пожалуй, главным базовым грузовиком инженерных войск.

 Каждая военная инженерная спецмашина, созданная на шасси КрАЗ-255Б, заслуживает отдельного рассказа. Один только понтонно-мостовой парк ПМП и его более поздний вариант ПМП-М чего стоят! В свое время эта система была лучшей в мире в своем классе. Не менее удачными инженерными спецмашинами были тяжелый механизированный мост ТММ, общевойсковой экскаватор ЭОВ-4421.

 Также на базе «Лаптежника» были созданы топливозаправщики и уникальная аэродромная установка проверки гидросистем сверхтяжелых транспортных самолетов. Силы противовоздушной обороны использовали радиолокационные дальномеры, смонтированные на шасси КрАЗ-255Б. Седельные тягачи КрАЗ-255В трудились в ракетных войсках стратегического назначения, буксировали полуприцепы с ракетами ПВО.

**Цифра в истории.**

 До развала СССР Кременчугский автомобильный завод изготовил и поставил в Советскую Армию, страны Варшавского Договора, а также в армии других государств мира почти 82 000 армейских автомобилей КрАЗ-255Б/Б1. Рекордным был 1981 г., когда КрАЗ Министерству Обороны и на экспорт отгрузил 5 591 автомобиль КрАЗ-255Б1. Всего Кременчугским автомобильным заводом было изготовлено 197 155 машин этого семейства.

 После того, как Советский союз прекратил свое существование, «Лаптежник» оставался на конвейере еще два года. С производства эти автомобили КрАЗ снял по собственной инициативе в 1993 г., окончательно освободив дорогу вездеходам нового поколения.

 Если взять общее количество изготовленных автомобилей семейства КрАЗ-255Б, то эта цифра составит почти четверть от всего объема всех КрАЗов, выпущенных в Кременчуге в советский период. «Лаптежник» — это один из самых удачных КрАЗов всех времен.