**02-165 Аварийный тягач службы городского общественного транспорта на шасси КрАЗ-250 6х4, буксируемый вес до 20 тн, мест 3, полный вес 24 тн, ЯМЗ-238Б/Д 300 лс, 80 км/час, штучно, мастерские на местах, 1980-е г.**



Несмотря на обилие и широкое многообразие тягачей аварийной службы городского общественного транспорта, найти машину, которая могла бы послужить прототипом для изготовления данной модели, не удалось. Но существование такого агрегата вполне допустимо, но не факт.

*Из статьи на автомобильном канале «Машина», zen.yandex.ru.*

Кажется, грузовики КрАЗ использовались в качестве эвакуаторов тяжелой автотракторной техники всегда, и даже до своего появления на свет. Это шутка, конечно. Я имею в виду, что в этой роли в армии пробовали использовать еще грузовики ЯАЗ-214, которые и являлись прародителями КрАЗов. На военном Опытном заводе № 38 еще в 1958 году разработали проекты эвакуационных автопоездов в составе седельного тягача ТК1 с полуприцепом ПС1 и бортового тягача ТС3 с прицепом МАЗ-5203Б. Оба этих тягача строились на базе грузовиков ЯАЗ-214 с лебедками.

На «гражданке» же грузовики КрАЗ в качестве эвакуаторов использовались главным образом как буксировщики неисправных тяжелых машин. В крупных автотранспортных предприятиях с этой целью иногда переоборудовали стандартные короткобазные седельные тягачи КрАЗ-258 в балластные тягачи, устанавливая вместо седла короткие металлические платформы и монтируя мощный буксирный прибор на задней поперечине рамы.

А, например, в столице, на заводе СВАРЗ, был даже налажен выпуск специальных эвакуаторов на шасси КрАЗ-258, которые использовались для буксировки в парк неисправной техники в системах Мосгортранса и Главмосавтотранса. Эти машины комплектовались металлической платформой, лебедкой и короткой поворотной стрелой для вывешивания передней части поврежденного транспортного средства. Машины этого типа продержались в эксплуатации в Москве как минимум до второй половины нулевых!

А еще на рубеже 1990-х и 2000-х стали появляться тяжелые эвакуаторы, строившиеся на базе грузовиков КрАЗ-65101 для трамвайных хозяйств. Они служили для возвращения «на путь истинный» сошедших с рельсов трамваев, а также буксировки неисправных вагонов в парк. Эти машины комплектовались двухрядной кабиной для перевозки бригады из 6 человек, поворотной стрелой, лебедкой и подкатной тележкой, которую подводили при необходимости под заклинившую колесную пару трамвая. Более совершенные трамвайные эвакуаторы с конца 1990-х до середины 2000-х строил в Бронницах уже упоминавшийся в начале статьи военный Опытный завод № 38. В их конструкции имелась даже подъемная поворотная платформа для доступа мастеров к трамвайному пантографу: Кроме машин промышленного изготовления, 10-20 лет тому назад имели некоторое распространение заднеприводные КрАЗы-эвакуаторы, переделанные в индивидуальном порядке. Иными словами – самоделки.

Но все же наибольшую популярность в виде эвакуаторов обрели полноприводные КрАЗы-«лаптежники». Большинство из них переоборудовались в эвакуаторы на местах из подручных материалов.

*Источник: https://trucksreview.ru/kraz/kraz-250-tehnicheskie-harakteristiki.html*

**Переходная модель от КрАЗа классического к КрАЗу современному**

КрАЗ-250 – советский трёхосный тяжёлый грузовик, с двумя ведущими мостами, который производился с 1978-го ( серийно с 1984 г.) по 1992 год. Это совместная разработка Кременчугского автомобильного завода, HAМИ и MBTУ имени Баумана, которая представляет собой эволюционное развитие самых массовых моделей завода – грузовиков КрАЗ-219 и КрАЗ-257. В свою очередь, КрАЗ-250 стал родоначальником новых семейств кременчугских грузовиков, той самой переходной моделью, на которой был выработан их новый фирменный стиль и узнаваемый профиль.

Кроме новой кабины, другим главным новшеством КрАЗ-250 стали дизельные 8-ми цилиндровые двигатели семейства ЯМЗ-238. Конструктивно КрАЗ-250 был создан на базе и многих узлах КрАЗ-257Б. Но он сделан с обновлёнными агрегатами и по более современным, на тот момент, технологиям. В частности, мосты и подвеска остались «в наследство» от 257-го семейства. А вот лонжеронная рама грузовика КрАЗ-250 выполнена из стали более толстой, 8-миллиметровой, с поперечинами и усиливающими элементами. В раме реализованы болтовые соединения, повышающие гибкость и прочность при разнообразных комбинациях нагрузок. Ширина рамы – 860 мм.

В сравнении со своим предшественником, 250-й совершеннее по своей конструкции и обладает лучшими эксплуатационными показателями. Полезная нагрузка увеличилась с 13,2 тонн до 14,575 тонн, а максимальная скорость возросла с 68 км/час до 80 км/час. Контрольный расход дизтоплива у КрА3-250 меньше на 3 литра/100 км. КрАЗ-250 требует меньше времени на обслуживание. Трудоёмкость техобслуживания, в статистическом выражении, на 1000 километров пробега, сократилась с 2,58 до 1,87 человеко-часа. Штатный ресурс до 1-го капремонта составляет 200 тысяч километров (для I-й категории условий эксплуатации). Поскольку компоновка более современная и рациональная, удалось значительно укоротить капот двигателя машины, и это намного улучшило обзор, сократив невидимую для водителя часть дороги.

Кабину КрАЗ-250 по-прежнему нельзя назвать комфортной для работы. Но всё же она гораздо комфортабельнее, чем у КрАЗ-219/257.

В общей сложности, за годы производства было выпущено порядка 17-ти тысяч машин КрА3-250. В масштабах Советского Союза это немного. Выпускаемые в малых количествах вплоть до 199З-го года, когда эти КрАЗы были заменены новыми моделями: КрА3-6505, 6510; самосвалы КрА3-6510 и КрАЗ-6443 также стали преемниками 250-го семейства, унифицированными с ним по основным узлам и агрегатам.

Варианты и модификации

КрА3-250 – это базовая модель, «пустое» шасси под надстройки, или же шасси с бортовой платформой.

КрА3-250В – седельный тягач.

КрА3-250К – специальное крановое шасси для монтажа автомобильных кранов производства Дрогобычского и Камышинского заводов автокранов.

КрА3-251 – 14-тонный самосвал с задней разгрузкой.

КрА3-252 – седельный тягач.

«Пустые» шасси КрАЗ-250 отправлялись на специализированные заводы, где на них устанавливали бетоносмесители, бетононасосы, краны и другое оборудование специального применения.

**Технические характеристики**

Грузоподъёмность шасси – 14,575 т (рама обычная); 14,725 (рама укороченная). Грузоподъемность машины с бортовой грузовой платформой – 13,3 т.

Масса снаряжённого шасси – 9,2 т (рама обычная); 9,05 т (рама укороченная).

Нагрузка на ось переднюю – 4,58 т (рама обычная); 4,55 т (рама укороченная).

Нагрузка на тележку – 4,62 т (рама обычная); 4,5 т (рама укороченная).

Полная масса машины – 24 т, в том числе на ось переднюю приходится 6 т, на тележку заднюю – 18 т.

Допустимый вес прицепа – 20 т.

Размеры бортовой грузовой платформы – 5,77 м × 2,45 м.

Наибольшая скорость автомобиля – 75 км/час.

Наибольший преодолеваемый подъём – 35 %.

Контрольный расход дизтоплива автомобиля, при 60 км/час, – 35 л/1ОО км.

Ёмкость топливных баков, в окончательном варианте машины – два по 165 л

Радиус поворота – 12 м по внешнему колесу, 13 м – габаритный.

Длина – 9,52 м; ширина – 2,5 м; высота – 2,695 м.

База колёсная – 4,88 м от оси передней до оси моста промежуточного и 1,4 м у задней тележки.

Колея – 1,87 м у колёс передних и 1,833 м у задних.

Погрузочная высота – 1,08 м.

Дорожный просвет – 275 мм.