



Один из первых серийных грузовиков КрАЗ-255Б в выставочной окраске. Характерных «скворечников» на крыльях еще нет. Неотъемлемой чертой внешнего облика они станут с начала 1970-х

## ЛЕГЕНДА О «ЛАПТЕЖНИКЕ»

**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.**

Дмитрий ГЛАДКИЙ, фото из архива автора и ПАО «АвтоКрАЗ»

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 КрАЗы-255Б 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 изменения были внесены в конструкцию?

Самым заметным внешним отличием стали новые широкопрофильные шины. Однако большинство изменений было скрыто внутри. На смену двухтактному шестицилиндровому рядному дизелю пришел V-образный четырехтактный восьмицилиндровый 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 сравни-

тельно 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 шин ВИ-3 внедорожник КрАЗ-255Б войдет в историю под именем «Лаптежник».

Но на одной лишь ширине резины и рисунке протектора «колесные инновации» не закончились. На 255-й модели



Седельный тягач КрАЗ-255В

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 слабым 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 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



Лесовоз КрАЗ-255Л был представлен в 1969 г.

ЮБИЛЕЙ



Радиолокационный дальномер ПРВ-16Б, принадлежавший силам ПВО Чехословакии

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.

«Три Лаптежников» окончательно сформировалось в мае 1969 г., когда с конвейера стал сходить лесовоз КрАЗ-255Л. На тот момент КрАЗ-255 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 КрАЗ-255Б с фарами и решеткой радиатора «а-ля 214-я модель» 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 гг. 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.



Экскаватор ЭОВ-4421 до сих пор используют не только инженерные войска стран СНГ, но и миротворческие силы ООН



Пожарный автомобиль ПАК-40 (255Б) 16650ГМ – это катер БКМ-Т и его транспортер, переоборудованные на Торжокском ПО «Противопожарная техника»



Речное звено понтонно-мостового парка ПМП Вооруженных сил Финляндии

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. Опыт их применения был накоплен немалый. Один только понтонно-мостовой парк ПМП и его более поздний



Береговое звено понтонно-мостового парка ПМП-М. Этот экземпляр служит в республиканском отряде специального назначения (РОСН) МЧС Беларуси

ЮБИЛЕЙ



Множество фан-траков на базе КраЗ-255Б создано в Германии. Один из них успешно используют в качестве свадебного

вариант ПМП-М чего стоят! В свое время эта система была лучшей в мире в своем классе. Этот парк состоял на вооружении стран участниц Варшавского договора. Но не только их! Понтонно-мостовой парк ПМП покупали даже «проклятые капиталисты». До сих пор ПМП служит, например, в вооруженных силах Финляндии. 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 противовоздуш-

ной обороны использовали радиолокационные дальномеры, смонтированные на шасси КраЗ-255Б. Седельные тягачи КраЗ-255В использовались в ракетных войсках стратегического назначения, буксировали полуприцепы с ракетами ПВО.

Армии «братских» Советскому Союзу стран пошли еще дальше и строили на основе КраЗ-255Б суррогатные бронетранспортеры. Так поступала, например, Ангола. В Республике Куба на шасси КраЗ-255 создали самоходную артиллерийскую гаубицу с оригинальной бронированной кабиной. Северная Корея удлиняла раму «Лаптежникам» и на эту базу устанавливала пусковую

установку зенитно-ракетного комплекса «Печора-2».

Иностранная карьера

Отдельного рассказа заслуживает не только военная, но и зарубежная карьера «Лаптежника». Именно интерес со стороны зарубежных заказчиков в конце 1960-х КраЗ-255Б обязан появившимся «разнообразием» цветовой палитры.

Дело в том, что поначалу серийный (выставочные не в счет) «Лаптежник» мог быть любого цвета, но при условии, что этот цвет — защитный хаки. Но усилия В/О «Автоэкспорт» по про-



В Венгрии на шасси КраЗ-255Б установили фюзеляж от «кукурузника» Ан-2. Результатом стал эффектный шоу-стоппер для различных технических фестивалей



В 1980-х шведская фирма Vgo AB по заказу «Совинтеравтосервиса» построила несколько эвакуаторов



Самосвалы на базе КраЗ-255Б сам завод не изготавливал, но число самосвальных «конверсий» не так уж и мало. Этот экземпляр рабо-



Шоу-трак KRAZY Crocodile, построенный непосредственно заводом КраЗ

движению грузовика на рынки «жарких» стран не прошли даром. Южный заказчик требовал пустынный песочный «колер». В итоге «Автоэкспорт» закупил где-то за границей большое количество «песочной» краски и с тех пор, начиная с модификаций КраЗ-255БЭ/БТ, все «Лаптежники» в экспортно-тропическом исполнении стали краситься в песочный цвет.

Официально «Лаптежники» поставлялись на рынки более 50 государств всех континентов, за исключением Австралии и Антарктиды. Много этих вездеходов в зарубежных странах на ходу и сегодня. Особенно их присутствие ощущается в Польше и Германии. После списания с военной службы немало этих автомобилей попало в частные руки. В Польше очень много

этих грузовиков было переоборудовано в эвакуаторы, а в Германии построили немало фан-траков, которые участвуют в автошоу, возят туристов в горах и даже используются в качестве флагманских автомобилей свадебных кортежей.

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 автомо-

билным 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, безусловно, один из самых удачных КраЗов всех времен и по праву считается одним из символов завода и, по сути, является олицетворением Кременчугской марки. ●



Один из частных польских эвакуаторов, созданных «народными умельцами»