**02-287 КрАЗ-255Б 6х6 грузовой автомобиль повышенной проходимости гп.7.5 тн, мест 3, прицеп до 30 тн, вес: снаряженный 11.7 тн, полный 19.68 тн, ЯМЗ-238 240 лс, 71 км/час, всех 197155 экз., КрАЗ г. Кременчуг, 1967-69/79 г**.

*Из статьи на trucksreview.ru. К сожалению автор не указан.*

 КрАЗ-255 – тяжёлый грузовик-вездеход советского производства, который с 1967 по 1993 годы выпускал Кременчугский автомобильный завод в Полтавской области. Это трёхосный грузовой автомобиль с полным приводом на все колёса (колёсной формулой 6х6). Активно привлекался для транспортировки грузов, личного состава и различного спецоборудования по самому «лютому» бездорожью – как в армии, так и в народном хозяйстве.

 **Об истории.**

 Днём начала массового серийного производства КрАЗ-255 стало 8 августа 967-го года. В 1975 году грузовику КрАЗ-255Б был присвоен Государственный Знак качества СССР – один из самых почётных и узнаваемых знаков особого отличия советских времён. С 1967 до 1979 г. производился КрАЗ-255Б, который отличался от последующих машин данной модели отсутствием раздельного привода рабочих тормозов. Пик производства грузовых автомобилей данной модели пришёлся на конец 70-х / начало 80-х годов. Тогдашние объёмы производства находились на уровне 7,5-8 тысяч автомашин КрАЗ-255 в год. Заявленный предприятием рабочий ресурс КрАЗов-255 планомерно повышался: в первую пятилетку производства модели он составлял 80 тыс. км, у выпущенных в 1970-х годах – 125 тысяч километров, а вначале 1980-х годов был доведён до 140 тысяч км пробега. Автомобили первых лет выпуска (до 1970-х годов) отличались также формой фар: на них размещались фары с отдельными корпусами обтекаемой формы, а поворотники – каплевидной формы – ставились отдельно от фар. Впоследствии светотехника была объединена: и фары, и указатели поворотов стали ставить в короба прямоугольной формы, металлические.

 С учётом всех модификаций, за все годы выпуска – до окончательного снятия с производства в 1993-м году Кременчугским автозаводом было сделано 160 732 автомобиля семейства КрАЗ-255 (бортовых и шасси). Причём доля военных и гражданских машин была примерно равной. На экспорт за годы выпуска ушло около 30-ти тысяч автомобилей. Неприхотливый, надёжный и невероятно живучий грузовик отлично проявил себя в любых экстремальных природно-климатических и дорожных условиях, от Крайнего Севера до африканских и азиатских пустынь.

**Особенности конструкции. Модернизации.**

 В конструктивном плане КрАЗ-255, стал прямым наследником КрАЗа-214Б, приняв от него общую компоновку. Однако 255-й отличается от своего «предка» более современным, мощным и экономичным двигателем (240-сильный ЯМЗ-238 вместо прежнего 165-сильного двухтактного дизеля ЯАЗ-206) и широкопрофильными шинами с централизованной регулировкой давления, которые и придали ему яркую индивидуальность. Марка шин – ВИ-3, размерностью 1З00 х 5З0 – 5ЗЗ. Максимум скорости был доведён с 55-ти до 70-ти км/час, а расход дизтоплива упал со 120-ти до 70-ти литров на 100 км. При примерно равной снаряжённой массе грузоподъёмность КрАЗа-255 была увеличена, по сравнению с КрАЗом-214Б, на 0,5 тонны. На 255-м КрАЗе впервые в истории Кременчугского автозавода применили централизованную систему регулировки давления в шинах, которой водитель может управлять со своего рабочего места. Передвигаясь по снежной поверхности, песку и прочим слабонесущим грунтам, можно быстро понизить давление в шинах – с 3,8 до 1,0 атм. Это даёт увеличение пятна контакта с опорной поверхностью практически на 70 процентов, с дополнительным увеличением проходимости автомобиля.

 За годы выпуска модернизации модели были, и серьёзные, хотя в целом конструкция и основные параметры остались теми же. Колёсная база одинакова на грузовиках всех лет выпуска (4,6 + 1,4 м), снаряжённая масса была немного сокращена (до 11,6–11,95 т), при полной массе в 19,5 т. Габаритная длина выросла до 8,645 м (на 115 мм), ширина – на 50 мм, а высота (по кабине) возросла до 2,94 м. КрАЗы-255 могли буксировать (по шоссе) прицепы весом до 30-ти тонн, преодолевать 30-градусные подъёмы и броды метровой глубины. Средний расход дизтоплива двигателем ЯМ3-2З8 был снижен до 40 л на 100, а запас хода – увеличен до 1000 км. В 1979 году в конструкцию автомобиля внедрили двухконтурную тормозную систему. Серьёзные улучшения в конструкцию серийных КрАЗов-255 были внесены в начале 80-х годов. В частности, применили новую конструкцию осей балансирных подвесок. Ось сплошная была заменена на сделанную из толстостенной стальной трубы. Она имела ресурс в 1,383 млн циклов нагружения (против прежнего 1,265 млн). В конструкции платформ стали применять холодногнутые профили 2,5 мм толщины (против прежнего использования горячекатаных листов 3 мм толщины). Это повысило прочность и жёсткость платформы, снизило её массу и уменьшило расход металла. Рулевое колесо стало изготавливаться из нового морозоустойчивого полипропилена.

 **Варианты и модификации.**

 **КрАЗ-255Б** (1967-1979) и **КрАЗ-255Б1** (1979-93 г.) – базовые модификации с грузовой платформой, оборудованной дугами и тентом и открывающимся задним бортом. Предназначена для перевозки грузов и личного состава в кузове, для буксировки прицепов и всевозможных прицепных систем по дорогам либо по бездорожью. КрАЗ-255Б1 отличается наличием раздельного (2-х контурного) тормозного привода, а также противозамерзателя для впрыскивания антифриза в пневматическую систему.

**КрАЗ-255БА и КрАЗ-255Б1А** – это, соответственно, многоцелевое универсальное шасси, предназначенное для установки разнообразного специального оборудования. Грузоподъёмность шасси равна 8,6 тонн.

**КрАЗ-255БС** (1969) – вариант, адаптированный для регионов для Крайнего Севера. Широкого распространения не получил, не пошёл даже в массовое серийное производство. Однако именно на этой модификации впервые были использованы ставшие затем «фирменными» на всём семействе прямоугольные надставки передних крыльев («скворечники»), в которых разместили фары и указатели поворота. Первые КрАЗы-255 с раздельной оптикой и радиаторной решёткой в стиле 214-х уже практически никто не помнит. После «скворечников» на крыльях ещё установили габаритные указатели –пружинные штыри с чёрными пластмассовыми шариками на концах(«усы»). При КрАЗовских габаритах они помогали в маневрировании.

**КрАЗ-255БМ** – военный тягач, предназначенный для работы с трёхосным низкорамным прицепом МА3-47ОЗ для перевозки броне- и спецтехники.

**КрАЗ-255В** (1967-1979) и **КрАЗ-255В1** (с 1979) – тягач седельный, используемый для буксировки полуприцепов общим весом до 18-ти тонн (до 30-ти тонн по дорогам с твёрдым покрытием).

**КрАЗ-255Д** – тягач для агрегатирования с активным (оснащённым механическим приводом) полуприцепом ММЗ-881.

**КрАЗ-255Л** – тягач для транспортировки леса, работающий с полуприцепами-роспусками ГКБ-9З8З и ТМ3-803 грузоподъёмностью до 23 тонн. Перевозил до 40 кубометров брёвен. Прицеп-роспуск – складной, перевозимый в сложенном положении на раме КрАЗа.