**02-203 КрАЗ-255В и КрАЗ-255В1 6х6 вседорожный седельный тягач для буксировки полуприцепов полным весом 18/26 тн, нагрузка на ССУ 8 тн, мест 3, снаряжённый вес 10.36 тн, ЯМЗ-238 240 лс, 62 км/час, 6957 экз., КрАЗ г. Кременчуг, 1967-79/-89 г.**



 Опытный модернизированный грузовик повышенной проходимости КрАЗ-255 с двигателем ЯМЗ-238 (240 л.с.) взамен КрАЗ-214Б изготовили в 1962 г. Серийно машины этой модели не выпускали. Оснащение машины в 1965 г. широкопрофильными шинами низкого давления

ВИ-3 и централизованной системой подкачки привело к созданию новой модели - 7,5-тонного армейского автомобиля КрАЗ-255Б (6x6) повышенной грузоподъемности и проходимости, сменившего серию 214. Она пошла в серийное производство в1967-м году.

 Серийный грузовик отличался от предшественника КрАЗ-214Б установкой 240-сильного дизельного двигателя ЯМЗ-238 V8 с повышенной почти вдвое экономичностью и новыми основными агрегатами: сухое двухдисковое сцепление ЯМЗ-238, 5-ступенчатая коробка передач ЯМЗ-236Н с синхронизаторами на всех передачах, кроме первой, гидравлический усилитель рулевого механизма от грузовиков МАЗ, централизованная система регулирования внутреннего давления в шинах и новые бездисковые колеса, унифицированные с МАЗ-500. Под металлической грузовой платформой по-прежнему помещалась горизонтальная лебедка с тяговым усилием 12 тс, а вместимость двух топливных баков составляла по 165 л. Главной внешней отличительной особенностью автомобилей КрАЗ-255Б по сравнению с серией 214 являлись широкопрофильные шины размером 18,00 – 20 или 1300x530 – 533, которые привели к расширению колеи до 2160 мм, повысив тем самым устойчивость и проходимость машины.

 В 1979 году КрАЗ-255Б уступил место грузовику КрАЗ-255Б1, получившему раздельный двухконтурный пневматический привод тормозов (первый – на передний и средний мосты, второй – на задний) и характерные блоки фар с подфарниками на передних крыльях.

 Автомобиль поступал в основном в Советскую Армию, поэтому в 1989 году, когда Министерство обороны СССР резко сократило свои заказы, его серийное производство остановилось, но под конкретные заказы грузовик собирали вплоть до 1993 года. За все время машин серии 255Б было собрано 160 732 единицы.

 При достаточно глубокой модернизации общая конструкция и основные параметры бортовых автомобилей 255-й серии практически не изменились. Колесная база сохранилась прежняя (4600+1400 мм), снаряженная масса чуть сократилась (до 11,6 – 11,95 т), полная составила 19,5 т. Габаритная длина возросла до 8645 мм (на 115 мм), ширина – всего на 50 мм, а высота по кабине увеличилась до 2940 мм. Грузовики достигали максимальной скорости 70 км/ч, буксировали по шоссе прицепы массой до 30 т, могли преодолевать 30-градусный подъем и брод глубиной до 1 м. Они имели средний расход топлива всего 40 л на 100 км и увеличенный до 1000 км запас хода.

 Основной разновидностью бортовых машин являлись многоцелевые шасси 255БА/Б1А грузоподъемностью 8,6 т, а также седельные тягачи 255В (1967-79 г.) и 255В1 (1979-89 г.) с допустимой нагрузкой на седло 8 т, служившие для буксировки на местности или по шоссе полуприцепов полной массой 18 и 26 т соответственно.

 С 1969 года завод предлагал автомобиль-лесовоз 255Л без системы регулировки давления в шинах. Для агрегатирования с ним применяли специальные двухосные прицепы-роспуски ГКБ-9383 и ТМЗ-803, в нерабочем состоянии перевозившиеся на раме лесовоза.

Модификации

*КрАЗ-255* - бортовой грузовик с двигателем ЯМЗ-238 (240л. с., 1962 г.);

*КрАЗ-255Б* - бортовой грузовик или шасси с дизелем ЯМЗ-238 (240 л.с.), централизованной системой подкачки и широкопрофильными шинами (1965-79 г.);
*КрАЗ-Э255БП (КрАЗ-2Э255БП)* - бортовой грузовик с устройством «Периметр» для рытья котлованов и самоокапывания для защиты от ударной волны (опытные образцы, 1968-78 г.); *КрАЗ-255БС (КрАЗ-255Б 1C)-* бортовой грузовике северном исполнении (1979 г.);

*КрАЗ-255БТ* - бортовой грузовик в экспортном тропическом исполнении;
*КрАЗ-255БЭ* - бортовой грузовик в экспортном исполнении;

*КрАЗ-255Б 1* - бортовой грузовик с двухконтурной тормозной системой (1979-93 г.);

*КрАЗ-255В* - седельный тягач для буксировки полуприцепов общей массой 26 т, по грунту -до 18 т ( 1968-79 г.);

*КрАЗ-255ВТ* - седельный тягач в экспортном тропическом исполнении;
*КрАЗ-255ВЭ* - седельный тягач в экспортном исполнении;

*КрАЗ-255В1* - седельный тягач с двухконтурной тормозной системой (1979-87 г.);

*КрАЗ-Э255Д* - седельный тягач для активного прицепа КрАЗ-Э835 с механической
передачей крутящего момента на ведущие колеса полуприцепа (1966 г.);

*КрАЗ-255Л* - лесовозный автопоезд для работы с прицепом-роспуском TM3-803 (1969-79 г.); *КрАЗ-255ЛС* - лесовоз в северном исполнении (1979 г.);
*КрАЗ-255Л1* - лесовоз с двухконтурной тормозной системой (1980-88 г.).