**02-203 КрАЗ-255В1 6х6 седельный тягач для буксировки полуприцепов полным весом до 26 т по дорогам общего пользования и бездорожью, нагрузка на ССУ 8 т, мест 3, снаряжённый вес 10.38 т, ЯМЗ-238 240 лс, 62 км/час, 255В/В1 6957 экз., КрАЗ г. Кременчуг, 1979-89/93 г.**



Уважение и почет сообществу *fototruck.ru*! Спасибо за труды праведные и помощь в моей работе!

*Из книги «КрАЗ. Люди. Завод. Автомобили.», Гоголев Л. ., Левский В. ., Сазонов С. ., 2006.*

 «**Лаптежник»- долгожитель**

 В 1967 году пошла в серию одна из наиболее выдающихся кременчугских машин - автомобиль повышенной проходимости КрАЗ-255Б колесной формулы 6x6 с односкатной ошиновкой, разработанный СКБ-1 под руководством Хаима Лейзеровича Эзрохи. Созданный чуть позже, чем остальные модели второго поколения, он достойно завершал их ряд, став автомобилем-легендой, настоящим покорителем бездорожья.

 Новинка внешне мало отличалась от своего предшественника КрАЗ-214Б. Разве что шины - и это сразу бросалось в глаза - были совершенно другими: большие по наружному диаметру и широкие, словно лапти.

 В создании этой широкопрофильной шины участвовали, кроме «КрАЗа», научно-исследовательский институт шинной промышленности (НИИШП) и Воронежский шинный завод. Собственно говоря, ее разрабатывали для другого автомобиля - опытного КрАЗ-253. Серийное производство его по ряду причин налажено не было. Однако результаты, полученные при испытаниях, показали, что новая шина имеет значительно более высокие характеристики, чем зарубежные аналоги. Это и определило ее судьбу: вместе с колесом, имеющим новую ступичную часть, новую шину предложил устанавливать на автомобили КрАЗ-255Б начальник КБ подвески, колес и несущих систем СКБ-1 Артеменко А.П., который занимался этой шиной для КрАЗ-253. Серийное производство шины получившей обозначение ВИ-3, освоил Воронежский шинный завод.

Модель ВИ-3 была не просто широкопрофильной шиной, а шиной переменного давления. Дело в том, что КрАЗ-255Б получил от КрАЗ-253 централизованную систему регулирования давления в шинах, управляемую из кабины. В случае необходимости, например, при движении по снегу и слабым грунтам (песок, болотистая местность) водитель мог в течение нескольких минут изменить внутреннее давление в шинах - от 3,8 до 1,0 атмосферы. Проходимость автомобиля при этом резко повышалась. Ведь при снижении давления шина под действием массы автомобиля как бы сплющивалась и пятно контакта увеличивалось. В результате удельное давление колеса на грунт уменьшалось, а проходимость увеличивалась. Этому способствовали и мощные грунтозацепы на беговой дорожке шины.

 Централизованная система регулирования давления в шинах имела еще одно преимущество: при проколе или даже нескольких пулевых прострелах она компенсировала утечку воздуха. Компрессор поддерживал нужное внутреннее давление в шине, и машина могла двигаться в таком режиме многие десятки километров.

 Важным отличием КрАЗ-255Б от предшественника КрАЗ-214Б был и новый 240-сильный двигатель ЯМЗ-238. Он позволял заметно улучшить динамику и тяговые свойства машины. Максимальная скорость автомобиля выросла с 55 до 70 км/ч, а грузоподъемность - с 7,0 до 7,5 т. Помимо бортового грузовика, с 1968 года выпускался также седельный тягач КрАЗ-255В, который мог работать в паре с полуприцепами полной массой до 26 т. Шасси КрАЗ-2555 послужило базой для многих специальных автомобилей: автоцистерн, автокранов, различных спец- надстроек для работы в нефтегазовом комплексе страны.

 Автомобиль КрАЗ-255Б, благодаря своим качествам - высокой проходимости, необычайной прочности, неприхотливости в обслуживании и др., продержался на главном конвейере на протяжении почти трех десятилетий. Только в 1993 году по инициативе самого завода он был снят с производства, хотя заказы на него продолжали поступать, и немалые.

*Источник не сохранен, виноват!*

 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 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 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.

*Из книги Канунникова С.В. и Шелепенкова М.А. под редакцией Маркова Н.С. «Отечественные грузовые автомобили 1900-2000». - Орел, ООО «САЛОН, 2018*

Модификации

*КрАЗ-255* - бортовой грузовик с двигателем ЯМЗ-238 (240 л.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.).