

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 29

«УРАЛ-43202»



СТАВКА НА УНИФИКАЦИЮ ☆ ПОВЫСИТЬ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ ☆ С КАМСКИМ ДИЗЕЛЕМ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №29, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зарзич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якулов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Пудинкова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт www.deagostini.ru

или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:

Россия, 150601, г. Ярославль, а/я 51,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

+375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Автолегенды СССР»

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛТАУ ПРЕСС»

Республика Казахстан, 050000,

г. Алматы, ул. Айтеке би, 88,

Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг», 08500, Украина, Киевская область, г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2–9, 10 (верх.) — ООО «Агид Групп»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 8–9, 10 (верх.):
® hdmrps.com; стр. 13, 16: 000 «Идея Центр»;
стр. 3–7, 10 (центр низ), 11–12, 14, 15:
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Николай Марков

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Александра Павленко
и Максима Шелепенкова



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наил Хуснутдинов,
Алексей Радованов и Евгений Локтев

Дата выхода в России 12.07.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



Еще на стадии проектирования первых прототипов грузовиков «Урал-375» в Научно-исследовательском автомобильном и автомоторном институте (НАМИ) предусматривалось, что в семейство, помимо армейской модели, войдет упрощенная модификация, ориентированная в том числе на использование в народном хозяйстве. В дальнейшем создание и совершенствование армейских и народнохозяйственных модификаций «Уралов» шло параллельно.

Минимум изменений

В ходе работ над семейством «Урал-375» в Миассе на транспортной модификации «Урал-375Т» опробовали несколько типов кузовов. От использования деревянной платформы в итоге отказались, спроектировав взамен новую цельнометаллическую. При этом «Урал-375Т» предназначался в первую очередь для армии, а для народного хозяйства на заводе задумали создать новую транспортную модификацию — «Урал-377» с колесной формулой 6х4 и универсальной деревянной платформой.

Первые опытные образцы «Урал-377» вышли на испытания в 1961 году. С учетом производственных возможностей предприятия ставка была сделана на максимально возможную унификацию «Урал-377» с базовой моделью «Урал-375», только что поставленной на конвейер. Поэтому перечень изменений конструкции оказался минимальным: новая платформа с тремя откидными бортами, горизонтальный держатель запасного колеса (с правой стороны на раме, под платформой), демультипликатор вместо раздаточной коробки, неподвижная передняя ось. Кроме того, из комплектации автомобиля исключили лебедку,

экранированное электрооборудование, систему централизованной подкачки шин и систему герметизации, а взамен кабины со складным брезентовым верхом установили полностью закрытую цельнометаллическую (ее же впоследствии применили на армейской модели «Урал-375Д»). Все эти меры позволили снизить снаряженную массу неполноприводных грузовиков более чем на тонну, при этом их полезную нагрузку посчитали возможным поднять с 4,5 до 7,5 т, исходя из имеющегося запаса прочности агрегатов и эффективности тормозных систем.

Но у подобной унификации была и обратная сторона. Для своей грузоподъемности «Урал-377» все равно оставался чрезмерно тяжелым, а его платформа — слишком короткой. При перевозке длинномерных грузов развесовка машины менялась: передняя ось оставалась сильно недогруженной, а мосты тележки — напротив, перегруженными. Как следствие — ухудшалась управляемость автомобиля. Наконец, использование однооскатных шин размерности 14,00–20 позволило сохранить дорожный просвет на уровне 400 мм и обеспечить машине достаточно высокую проходимость, однако погрузочная высота при этом вы-

росла до 1600 мм — даже у грузовиков КраЗ-219 высота была меньше. Стремление к унификации все же взяло верх, благодаря чему неполноприводное семейство довольно оперативно удалось запустить в производство: за первые опытно-промышленные партии бортовых грузовиков «Урал-377» и седельных тягачей «Урал-377С» предприятие отчиталось в 1965 году (178 + 50 штук соответственно).

«Урал-377М»

Однако уже в 1966 году в инициативном порядке конструкторы Уральского автозавода приступили к созданию нового транспортного автомобиля «Урал-377М», в котором постарались исправить основные недостатки модели 377. В первую очередь новому грузовику увеличили на 420 мм колесную базу: это позволило удлинить грузовую платформу с 4500 до 4850 мм. Полноту вместимость подняли за счет применения комплекта съемных надставных бортов. Чтобы сохранить надежность рамы после ее удлинения, лонжероны сделали из более прочной легированной стали. Главным новшеством в ходовой части были бескамерные широкопрофильные покрышки ОИ-П46 размерности 1100х400–533: их в опытный порядке специально для уральского грузовика изготовил Омский шинный завод. Наружный диаметр таких шин стал меньше на 80 мм, а пятно контакта, наоборот, увеличилось.

Поскольку на некоторых новых моделях зарубежных грузовиков с бескамерными шинами в то время начал практиковаться полный отказ от установки штатного запасного колеса, уральцы тоже попробовали пойти по этому пути: это решение позволило еще немного опустить грузовую платформу. Правда, на случай проколов колеса задней тележки все-таки оснастили системой подкачки (предполагалось, что в случае прокола переднего колеса его просто можно будет поменять местами с одним из задних). В результате погрузочную высоту на автомобиле «Урал-377М» удалось



Грузовой «Урал-43202-0611-31» с дизельным двигателем ЯМЗ



*«Урал-375Н» образца 1967 года*

уменьшить на 180 мм (до 1420 мм), упростив проведение погрузочно-разгрузочных работ и улучшив боковую устойчивость. Полному пересмотру подверглась конструкция демультипликатора: он стал компактнее и легче, получив пневматическое управление и новый набор шестерен (теперь в нем появилась прямая передача). Благодаря этому максимальная скорость выросла с 75 до 88 км/ч, а контрольный расход топлива снизился более чем на 10%. В проходном редукторе среднего моста установили блокируемый межосевой дифференциал, а передняя ось получила новые поворотные цапфы типа МА3-500 и амортизаторы от МА3-514 с увеличенным ходом штока. В пневмогидравлической тор-

мозной системе опробовали раздельный привод на каждую из осей. По совокупности внедренных изменений снаряженную массу «Урал-377М», по сравнению с «Урал-377», удалось снизить на 640 кг. Это дало возможность поднять грузоподъемность до 8 т, оставив на прежнем уровне допустимую полную массу. При этом за счет одноосной ошиновки новый уральский грузовик сохранял более высокую проходимость, чем другие советские грузовики того же тоннажа — опытный ЗИЛ-133Г и серийный МА3-500. Первый опытный образец «Урал-377М» построили к ноябрьской демонстрации 1966 года: этот автомобиль проходил заводские испытания. В первой половине

1967 года по доработанной технической документации собрали еще два опытных образца для межведомственных испытаний, а в декабре того же года — два образца для износно-прочностных испытаний. Их результаты в целом оказались успешными, и «Урал-377М» получил рекомендацию к серийному производству, хотя и не без оговорок. В частности, опытные бескамерные шины ОИ-П46 оказались крайне ненадежными и часто выходили из строя. Поэтому госкомиссия сочла возможным на время технологической доработки бескамерных шин разрешить выпуск автомобилей «Урал-377М» с камерными шинами той же размерности и запасным колесом. Правда, это повлекло за собой увеличение

Армейский «Урал-375Н» образца 1972 года, задействованный для уборки урожая в ходе эксплуатационных испытаний



их веса на 340 кг и повышение погрузочной высоты на 80 мм (для возможного размещения «запаски» с кронштейном и гидроподъемником под платформой). Помимо надежности, шины ОИ-П46 следовало доработать в направлении снижения сопротивления качению, облегчения и уменьшения дисбаланса. Что касается конструкции самого автомобиля «Урал-377М», то здесь предстояло провести модернизацию демультипликатора (недостаточный объем картера вызывал перегрев масла), а также усиление основания платформы, балок ведущих мостов и отдельных узлов кабины. Стоит отметить, что целый абзац в заключении государственной комиссии по межведомственным испытаниям был уделен вопросам повышения рентабельности перевозок: заводу указали на необходимость ускорения дальнейшей модернизации автомобиля «Урал-377М» в части замены прожорливого бензинового двигателя ЗИЛ-375Я4 на современный быстроходный дизель при одновременном повышении полной массы буксируемого прицепа с нынешних 10 до 11,5–12 т.

В 1968 году Уральский автозавод построил для контрольных испытаний новую пару доработанных опытных образцов «Урал-377М», в конструкции которых было много изменений. В их числе — новые ресоры и демультипликатор с увеличенным корпусом, эластичное крепление радиатора и доработанная выпускная магистраль, облегченный межосевой дифференциал и центральный замок капота вместо боковых застёжек, но самое главное — новые широкопрофильные шины О-47А с универсальным рисунком протектора, разработанные как в камерном, так и в бескамерном исполнении. Их долговечность стала заметно лучше, чем у шин ОИ-П46, выросла и проходимость. А сравнение с покрышками ОИ-25 серийного автомобиля «Урал-377» показало повышение износостойкости в 2,4 раза! Между тем в 1969 году, когда конструкцию грузовика «Урал-377М» посчитали окончательно доработанной, на уровне Совета министров СССР было принято решение о строительстве в Набережных Челнах нового завода для выпуска транспортных автомобилей типа 6х4 грузоподъемностью 8 т.

Учитывая, что параллельно еще одну модель той же грузоподъемности (только не дизельную, а бензиновую) готовил к постановке на конвейер Московский автозавод имени Лихачева, в министерстве посчитали целесообразным выпустить похожую машину еще и в Миассе. В 1968–1969 годах заводом были предприняты попытки оснащения отдельных опытных образцов «Урал-377М» новым стеклопластиковым оперением кабины и дорожными шинами размерности «260–508» с двускатной ошиновкой ведущих мостов. Оба эксперимента, признанные не вполне удачными, не получили дальнейшего развития.

«Урал-3377Д»

Пока Уральский автозавод занимался доводкой модели «Урал-377М», во второй половине 1966 года НАМИ по поручению Минавтопрома тоже искал пути повышения производительности автомобиля «Урал-377». Исследовательские и экспериментальные работы проводились по двум основным направлениям: снижение снаряженной массы и погрузочной высоты,



Опытный образец «Урал-377М» (на переднем плане)



Грузовик «Урал-377М»
на выставке «50 лет автомобильной промышленности» (ВДНХ СССР, 1974 год)

а также адаптация дизельного двигателя ЯМЗ-236 с коробкой передач от МАЗ-500. Сам по себе ярославский дизель не очень подходил к уральским грузовикам — это было выявлено годом ранее при попытке его установки на полноприводник «Урал-375». Однако никакого другого серийного мотора аналогичной размерности в стране все равно не было, а для проверки целесообразности перевода машины на дизель на существующие недочеты можно было закрыть глаза.

За основу был взят обычный серийный «Урал-377», который после переоборудования в НАМИ во многом стал схож

с грузовиком «Урал-377М». Так, на машину установили межосевую дифференциал и те же широкопрофильные шины ОИ-П46, попутно убрав «запаску» вместе с ее держателем. Это позволило закрепить грузовую платформу на 55 мм ниже. Еще 20 мм погрузочной высоты удалось выгадать за счет установки укороченных кронштейнов балансиров задней подвески. Поскольку дизель ЯМЗ-236 был более тяговитым и менее прожорливым, чем бензиновая «восьмерка» ЗИЛ-375А4, появилась возможность дополнительно облегчить машину за счет отказа от демультипликатора и замены 300-литрового топливного

бака на 210-литровый. Еще несколько десятков килограмм удалось сэкономить, уменьшив толщину досок и металлической оковки платформы, установив облегченный передний бампер. Довершали картину уменьшение передаточных чисел главных передач с 8,9 до 7,325 и перевод всего электрооборудования на 24-вольтовое напряжение. В результате погрузочную высоту удалось уменьшить до 1450 мм, а снаряженная масса после установки тяжелого дизеля не превысила аналогичного показателя серийного «Урал-377». Грузовик в таком исполнении получил обозначение «Урал-3377Д».

Проведенные в дальнейшем испытания подтвердили возможность эксплуатации дизельной модификации без демультипликатора. Несмотря на практически одинаковые значения удельной мощности и сопротивления качению, тягово-динамические показатели опытной дизельной версии значительно увеличились по сравнению с серийной бензиновой машиной. При этом максимальная скорость автомобиля «Урал-3377Д» выросла до 91 км/ч, а расход топлива сократился в среднем в 1,5–2 раза. Дальнейшее же увеличение силы тяги, актуальное для седельных тягачей или самосвалов, вполне можно было получить путем изменения главных передач при сохранении штатной пятиступенчатой трансмиссии.

Таким образом, работа столичного института лишний раз подтвердила правильность того направления модернизации, которым



Экспериментальный «Урал-3377Д» с дизельным двигателем



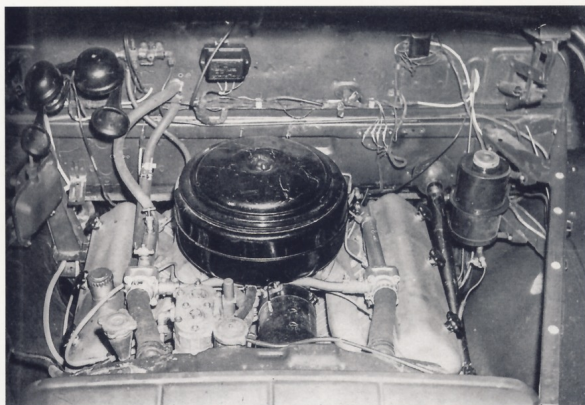
Дизель ЯМЗ-236 в моторном отсеке «Урал-377Д»

двигались уральские конструкторы, а также наглядно продемонстрировала необходимость скорейшей дизелизации серийных «Уралов». Оставалось лишь дожидаться освоения более подходящей модели дизеля.

«Урал-375Н»

Практически в одно время с разработкой модели «Урал-377М» на Уральском автозаводе озаботились и созданием народнохозяйственной модификации полноприводного грузовика. Такая машина получила обозначение «Урал-375Н». В первоначальном варианте она отличалась от базовой модели «Урал-375Д» применением деревянной платформы с тремя откидными бортами и горизонтальным держателем запасного колеса от «Урал-377», а также отказом от установки лебедки, трубопроводов системы герметизации агрегатов и экранированного электрооборудования. За счет этого собственный вес машины удалось снизить на полтонны, подняв на эту же величину грузоподъемность при сохранении прежнего значения полной массы. Допустимый вес прицепа при работе на грунтовых дорогах для «Урал-375Н» немного увеличился — с 5 до 6,5 т.

По установленному порядку первый опытный образец народнохозяйственной модификации подвергли заводским испытаниям, а изготовленные следом второй и третий образцы направили на приемочные испытания, которые продлились с июня по ноябрь



1967 года. За это время машины прошли по 28 тыс. км, в том числе в паре с прицепами МАЗ-5243 весом до 10 т. Формально по завершении испытаний «Урал-375Н» был рекомендован к производству, однако в итоговом заключении приемочная комиссия указала на необходимость повышения устойчивости автомобиля от бокового опрокидывания, которая при существующей погрузочной высоте в 1600 мм (как у автомобилей «Урал-377») оказалась недостаточной. Снизить центр тяжести рекомендовалось в том числе за счет перехода на широкопрофильные шины. После конструктивной доработки надлежало

провести дополнительные специальные испытания на устойчивость. Рассмотрение вопроса о возможности использования автомобилей «Урал-375Н» в войсках также отложили до момента проведения специальных испытаний.

К доработке автомобиля «Урал-375Н» завод смог вернуться только через несколько лет: утверждение нового варианта технического проекта в Минавтопроме состоялось в январе 1972 года. Видимо, это было связано с высокой загруженностью штата конструкторов работами по другим темам, в частности, по новым семействам

Продолжение на стр. 10



Опытный образец гражданского варианта «Урал-43202» с дизелем ЯМЗ-236





«УРАЛ-43202»



Опытный образец армейского варианта «Урал-4320» с двигателем КАМАЗ



Армейский вариант имеет надставные борты из дерева и текстильные чехлы

перспективных грузовиков «Урал-379», «Урал-385» и «Урал-395», а также по дизельным двигателям «Урал-640».

В новой версии «Урал-375Н» получил уже хорошо отработанные на опытных автомобилях «Урал-377М» широкопрофильные шины 0-47А размерности 1100х400-533, но лишился системы централизованной подкачки шин. Погрузочная высота при этом снизилась с 1600 до 1515 мм, дорожный просвет — с 400 до 345 мм. Для сохранения на прежнем уровне динамических показателей машины потребовалось скорректировать передаточные числа главных передач, уменьшив их с 8,9 до 8,05: это позволило получить заданную максимальную скорость не менее 80 км/ч. Полезную нагрузку автомобиля установили равной 7 т для обычных дорог и 5 т для бездорожья, а допустимый вес прицепа для тех же условий — 10 и 6,8 т соответственно.

Приемочные испытания двух обновленных грузовиков «Урал-375Н» продлились с марта по август 1972 года. В качестве оппонента в них участвовал серийный «Урал-377». За это время машины преодолели 26 тыс. км по дорогам разного качества и бездорожью, совершили автопробег из Миасса в Джезказган и обратно, прошли циклы эксплуатационных испытаний в условиях сельскохозяйственного и промышленного производства. По сравнению с моделью «Урал-377», тяговые качества автомобилей «Урал-375Н» выросли на 23%,



среднетехнические скорости движения — в среднем на 10%. Существенно улучшились устойчивость и проходимость. В частности, предельная глубина уверенно преодолеваемой снежной целины выросла сразу на 17 см. А износ опытных широкопрофильных шин О-47А происходил менее интенсивно, чем серийных ОИ-25. Интересно, что привлекавшиеся к испытаниям прицепы МАЗ-5243 также были переоборудованы на «ураловские» колеса с шинами О-47А. Серьезный интерес к народнохозяйственной модификации сохранялся и у представителей Министерства обороны, ведь сугубо армейская модификация транспортного грузовика «Урал-375Т» так и не была поставлена на конвейер. В результате один из двух представленных на приемочные испытания автомобилей «Урал-375Н» был дооборудован в соответствии с требованиями основного заказчика. Этот экземпляр получил дополнительные надставные борта высотой 320 мм и тент-полотнище платформы, комплект светомаскировочных устройств для светотехники, газоотборное устройство для подключения комплекта дегазации и дезактивации техники, кронштейны для крепления оружия в кабине. С левой стороны под кузовом смонтированы ящики для перевозки прибора ночного видения и решетку для размещения канистр с топливом. Для удобства работы в ночное время установили подсветку под полом платформы, а комплект инструментов дополнили ломом, лопатой, тросом и бидонами вместимостью 10 и 20 л. В таком исполнении собственный вес автомобиля вырос на 52 кг.



Серийный «Урал-43202» в армейском исполнении

В целом приемочные испытания автомобиля «Урал-375Н» образца 1972 года прошли успешно: он получил лишь незначительные замечания, касающиеся необходимости модернизации запоров платформы и обработки шин в части совершенствования рисунка протектора (для улучшения его самоочищаемости от грязи). Однако острым вопросом оставалась топливная экономичность: с существующей карбюраторной «восьмеркой» ЗИЛ-375Я4 даже контрольный расход топлива не опускался ниже 44,5 л/100 км. В городском цикле автомобиль потреблял уже порядка 70 л/100 км, а в осеннюю распутицу, да еще и с прицепом, легко мог «съесть» и 200 л. Разумеется, это обстоятельство не только негативно сказывалось на экономике грузоперевозок, но и значительно ограничивало экспорт-

ную привлекательность автомобиля. Поэтому в заключении приемочной комиссии было отмечено, что сразу после освоения промышленностью выпуска новых дизельных двигателей (имелся в виду ЯМЗ-740, будущий КАМАЗ-740) необходимо предусмотреть их установку на «Урал-375Н». В 1975 году с конвейера сошла первая промышленная партия из 302 грузовиков «Урал-375Н». Но чуть раньше, с конца 1974 года, завод начал оснащать шинами О-47А и неполноприводные седельные тягачи из семейства «377»: в такой комплектации они получили обозначение «Урал-377Н». Бортовая версия «Урал-377Н» пошла в производство в 1977 году и выпускалась до начала 1981 года, а народнохозяйственные модификации в семействе «375» производились до 1985 года.



Опытный образец «Урал-43202» на показе техники в НАМИ





«Урал-43202» на марше

«Урал-43202»

В феврале 1976 года заработал только что отстроенный Камский автомобильный завод, и в активе отечественной автомобильной промышленности, наконец, появился серийный быстходный дизельный двигатель КАМАЗ-740 мощностью 210 л.с. Это событие дало толчок дальнейшему развитию модельных рядов целого ряда отечественных заводов по производству грузовиков, автобусов, военной и специальной техники. В числе первых предприятий, которые смогли провести адаптацию камского дизеля к своим машинам, оказался и УралАЗ. Работы в этом направлении были начаты еще в 1974 году, а уже в июле 1976 года завод представил дизельные народнохозяйственные бортовые грузовики «Урал-43202» и седельные тягачи «Урал-44202» на приемочные испытания. Фактически «Урал-43202» представлял собой функциональный аналог грузовика

«Урал-375Н» с дизелем, на необходимость создания которого в свое время указывала Государственная приемочная комиссия. В частности, у этих автомобилей были одинаковыми деревянная бортовая платформа и колеса с широкопрофильными шинами 0-47А. Но вот назвать «Урал-43202» дизельной модификацией автомобиля «Урал-375Н», несмотря на всю их внешнюю схожесть, было бы неверным, поскольку перечень конструктивных различий этих машин получился очень значительным. Вместе с дизелем грузовик «Урал-43202» получил камазовские сцепление, коробку передач и предпусковой подогреватель. Под их монтаж потребовалось соответствующим образом переделать поперечины рамы. Мосты и раздаточная коробка подверглись усилению, а главные передачи получили новые редукторы с пониженным до 7,32 передаточным отношением. В карданной передаче появились крестовины

на игольчатых подшипниках с улучшенными уплотнениями. Подвеска получила рессоры из Т-образного профиля и измененные втулки оси балансира, но лишилась тросов отбоя. В модернизированном рулевом управлении применили двухопорный рулевой вал и рулевые тяги с улучшенным уплотнением шарниров. Буксирный прибор оснастили резиновым демпфером. В рабочей тормозной системе установили регулятор давления WABCO и автоматическую соединительную головку пневмовывода на прицеп. Модернизировали и стояночный тормоз, увеличив передаточное отношение его привода с 9 до 13, а также внедрили вспомогательный моторный тормоз. В кабине, помимо измененных панелей пола и передка, появились новые унифицированные контрольные приборы и подвесные педали тормоза и сцепления, а сиденье водителя получило три регулировки. Внутренняя обшивка кабины стала крепиться при помощи пистонов. Наконец, полностью была переделана система электрооборудования, переведенная на 24-вольтовое напряжение и получившая теперь две аккумуляторные батареи 6СТ-190ТР. Грузоподъемность автомобиля «Урал-43202» была установлена такой же, как и для «Урал-375Н» (7 т по асфальту, 5 т по грунту). А вот полную массу прицепа за счет более высокой энергоооруженности стало возможным поднять уже до 11,5 и 7 т соответственно (в тех же условиях). Испытания показали, что, по сравнению с прежними бензиновыми моделями, новые дизельные народнохозяйственные «Уралы» обладали более высокими динамическими характеристиками (увеличение средних скоростей



Под установку дизельных двигателей ЯМЗ-238 автомобиль «Урал-43202-0611-31» оснастили удлиненным капотом

на 10–17%) при одновременном повышении экономичности на 37–50%. По предварительным технико-экономическим расчетам внедрение автомобилей «Урал-43202» взамен модели «375Н» даже при увеличении оптовой цены на 18,3% должно было обеспечить годовую экономию не менее 500 руб. с каждого автомобиля. Посколь-

ку проведенная дизелизация не оказала негативного влияния на ходовые качества, автомобили «Урал-43202» и «Урал-44202» успешно выдержали приемочные испытания и были рекомендованы к серийному производству и отправке на экспорт. Но в связи с отсутствием свободных мощностей завод довольно долго не мог поставить их на кон-

вейер. В итоге первую опытно-промышленную партию из десяти экземпляров удалось собрать только в 1982 году, а полноценное серийное производство смогли наладить с 1984 года, предварительно сняв с конвейера все модификации семейства «Урал-377» и резко ограничив выпуск бензиновых народнохозяйственных грузовиков.

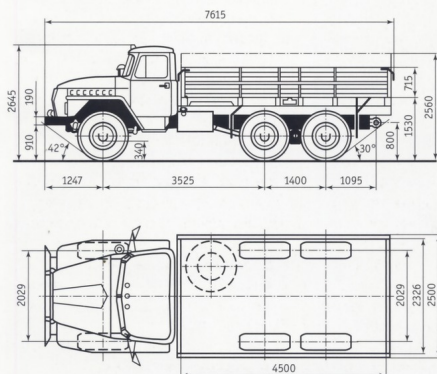


Схема «Урал-43202»

Технические характеристики «Урал-43202»

Число мест	3
Грузоподъемность, кг	7000 (по грунту — 5000)
Максимальная скорость	80 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	34,5 л
Электрооборудование	24 В
Аккумуляторная батарея	6СТ-190ТР
Генератор	Г-288Е
Регулятор напряжения	11.3702.000
Стартер	СТ-142Б
Размер шин	1100х400-533

Масса, кг

снаряженная (для машины с лебедкой)	8120
полная, в том числе:	15 175
на переднюю ось	4345
на заднюю тележку	10 830

Наименьший радиус поворота, м

по колее внешнего переднего колеса	10,8
Дорожный просвет, мм	340

Рулевой механизм

двухзаходный червяк и зубчатый сектор с гидроусилителем, передаточное число — 21,5

Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двустороннего действия

Подвеска задняя

зависимая, балансирующая, на двух продольных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами

Тормоза

ножной — колодочный, гидропневматический, раздельный по гидравлической части

ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом вспомогательный — моторный

Коробка передач

КАМАЗ-141, механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах

Сцепление

двухдисковое, сухое, с механическим приводом и пневматическим усилителем

Передаточные числа

I — 5,62; II — 2,89; III — 1,64; IV — 1,00; V — 0,724; задний ход — 5,30

Главная передача

двойная, пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических шестерен, передаточное число — 7,32

Двигатель

КАМАЗ-740-111, V-образный, дизельный, четырехтактный, восьмичилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	120
Ход поршня, мм	120
Рабочий объем, л	10,85
Степень сжатия	17
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

Максимальная мощность

210 л.с. при 2600 об/мин

Максимальный крутящий момент

65 кгс-м при 1400–1700 об/мин

Капотная кабина грузовиков «Урал-4320», разработанная еще в самом начале 60-х годов для автомобиля «Урал-377», считалась устаревшей уже тогда, когда первые дизельные грузовики только-только начинали сходить с конвейера УралаЗа. Тем не менее, в несколько модернизированном виде она выпускается и сегодня.



Коммунальная дорожная машина на шасси «Урал-55224-10» с дизелем Deutz и унифицированной с КАМАЗами кабиной (1995 год)

(производство малых серий) с использованием временных пластобетонных штампов для элементов оперения. Однако вскоре встал Кустанайский завод дизельных двигателей, прекратив едва начавшиеся поставки «воздушников» «Урал-744». А затем и КАМАЗ, в одночасье превратившийся в конкурента, отказал в поставках штампованных панелей для кабины. Штучное изготовление автомобилей этого семейства продолжалось еще некоторое время. Их оснащали оригинальными немецкими дизелями Deutz, однако после кризиса 1998 года проект окончательно «затух». Всего серийных грузовиков семейства «4322» было построено около пятисот единиц. Следующая попытка относится к 2003 году, когда на Московском международном автосалоне был показан опытный образец самосвала «Урал-55571-44» с капотной кабиной, созданной путем пристыковки оригинального пластикового оперения к серийной бескапотной кабине IVECO, выпускаемой в Миассе еще с середины 90-х годов. Дизайн машины получился до-



Вахтовый автобус «Урал-32551» на шасси «Урал-4320-48» (2008 год)

За прошедшие годы завод несколько раз пытался создать достойную замену старой кабине. Первая такая попытка была предпринята при проектировании автомобилей перспективного семейства «Урал-4322». Для них создали новую капотную кабину, унифицированную по ряду штампованных панелей и остеклению с бескапотной кабиной грузовиков КАМАЗ и адаптированную под установку лицензионного дизеля-«воздушника» Deutz («Урал-744»). После многолетних экспериментов дело даже дошло до организации сборки таких машин в 1992 году на площадях цеха ПМС



Коммунальная дорожная машина на шасси «Урал-55571-44» (2003 год)



Современный вахтовый автобус «Урал-3255» на шасси «Урал-4320» с капотной кабиной старого типа



вольно спорным, а потому дальше постройки нескольких пробных серий в период 2004–2005 годов дело не двинулось. Зато в 2007 году на грузовиках «Урал-4320-48» появился еще один вариант капотной кабины, созданной по тому же сценарию, но с принципиально новым дизайном оперения и интегральным капотом. В период 2008–2015 годов «Уралы» с такими кабинами производились небольшими промышленными сериями под разными обозначениями с дополнительными индексами (-48, -58, -78, -79, -80, -81, -82, -83). Наконец, с 2015 года в производство пошла принципиально новая капотная кабина, разработанная для грузовиков серии «Урал NEXT». По наружным панелям она практически полностью унифицирована с кабинами малотоннажников «ГАЗель NEXT» и среднетоннажников «ГАЗон NEXT», но имеет усиленное основание и полностью оригинальное пластиковое оперение. В данный момент изготовление грузовиков «Урал-4320» параллельно ведется со всеми тремя типами кабин: старой капотной, бескапотной «кивевской» и новой капотной «NEXT», правда, в количественном плане автомобили со старыми кабинами пока еще доминируют.

Вахтовый автобус «Урал-3255» на шасси «Урал-4320» с бескапотной кабиной

Вахтовый автобус «Урал-3255» на шасси «Урал-4320» с капотной кабиной «NEXT»



ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на www.deagoshop.ru

В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

КРАЗ-257Б1



Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску

16+

forum.ru

DeAGOSTINI

