

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 7

АВТОМОБИЛЬ ПОВЫШЕННОЙ ПРОХОДИМОСТИ 6×6



ПЕРВЫЙ СРЕДИ РАВНЫХ ☆ НАДЕЖНОСТЬ И ПРОХОДИМОСТЬ ☆ С БЕНЗИНА НА ДИЗЕЛЬ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №7, 2017

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. Зварич

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. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. В. Миронович

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, 150961, 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 Дистрибьюшен Сервиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Феде-
ральной службе по надзору в сфере связи,
информационных технологий и массовых
коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор 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 «Казакско-Германское предприятие
БУРДА-АЛАТАУ 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
Вложением к данному номеру является
модель ЗИЛ-157 в одном из четырех
возможных видов оформления.

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: 8000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 14 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9,
10 (верх): © m3dhdr.com;
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016–2017 Редакция и учредитель
ООО «Идея Центр»
© 2008–2017 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

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: Наиль Хуснутдинов,
Локтев Евгений

Дата выхода в России 08.07.2017

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Грузовик «Урал-4320» давно стал легендой отечественного автомобилестроения. Ему нет равных на бездорожье и в тяжелых условиях эксплуатации, будь то армейские полигоны, газо- и нефтепромыслы, перевозка грузов по зимникам или работа на лесозаготовках.

Пробы и эксперименты

В конце 50-х годов Уральский автомобильный завод нацелили на выпуск полноприводного трехосного грузовика высокой проходимости. Прототип такого автомобиля (НАМИ-020) был создан в Москве, в Научно-исследовательском автотранспортном институте (НАМИ). Его проектирование начали в 1953 году по заданию Главного автобронетанкового управления (ГАБТУ) Советской армии. Основными идеями НАМИ-020 были широкий диапазон передаточных чисел в трансмиссии, главные передачи «проходного» типа, принудительно блокируемые межосевые дифференциалы, одинарные шины большого диаметра с регулируемым давлением воздуха. Уже на этом этапе для машины планировали перспективный дизельный мотор V6 мощностью 180 л.с., но на опытный образец был установлен бензиновый 7-литровый двигатель ЗИЛ (V8, 180 л.с.).

Ведущим конструктором НАМИ-020 был Н. И. Коротышко, исполнителями — А. М. Хлебников, А. В. Родионов, Г. А. Крестовников, П. А. Лабунский, М. В. Шитковская, Е. Н. Роговский, Е. Ф. Журавлева, В. И. Соловьев.

Весной 1957 года, после испытаний, НАМИ-020 передали в город Миасс на Уральский автомобильный завод. Туда же отправилась группа конструкторов из НАМИ, чтобы вместе с инженерами УралЗИСа доработать машину. По сравнению с прототипом, УралЗИС-НАМИ-375 довольно сильно изменился: были созданы новая рама и кабина, унифицированы между собой все три редуктора ведущих мостов. Конструкцию адаптировали к возможностям завода и технологиям массового производства. Первые два прототипа «Урал-375» показали в Миассе на демонстрации 1 мая 1958 года.

В создании этого грузовика участвовали А. И. Титков (с 1960 года — главный конструктор предприятия), П. А. Фишбейн, Я. Р. Непомнящий, А. А. Романченко (с 1969 года — главный конструктор), Б. В. Рычков, И. Б. Шалшал, В. С. Смирнов, З. Т. Карасев и др.

В мелкосерийное производство автомобиль был запущен в 1960 году под наименованием «Урал-375». В 1961 году заработал сборочный конвейер полноприводных автомобилей. Серийная машина имела 180-сильный двигатель ЗИЛ-375, пятиступенчатую

коробку передач с двухступенчатой раздаточной коробкой, системой изменения давления в шинах, металлической грузовой платформой. С 1965 года «Урал-375Д» получил постоянный полный привод вместо несимметрично блокируемого межосевого дифференциала с возможностью подключения передней оси. Базовый автомобиль «Урал-375Д» постепенно обрстал модификациями. В том числе появился вариант бортового грузовика «Урал-377» без переднего ведущего моста с колесной формулой 6×4 и полноприводной автопоезд «Урал-380С-Урал-862А» (10×10) с механическим приводом колес полуприцепа.

С момента своего появления «Урал-375» (и его модификации) заслужил прекрасную репутацию у транспортников и военных прежде всего за надежность и проходимость. Но основным недостатком грузовика считался прожорливый бензиновый двигатель, расходующий в среднем по 50 л высокооктанового бензина А-93 на каждые 100 км пути. Не удивительно, что Минавтопром СССР серьезно задумался о замене на автомобилях «Урал-375Д» бензинового мотора на дизельный.



Грузовой автомобиль «Урал-4320» с дизельным двигателем КАМАЗ



Испытания опытных образцов «Урал-4320» с прицепом МАЗ-5243

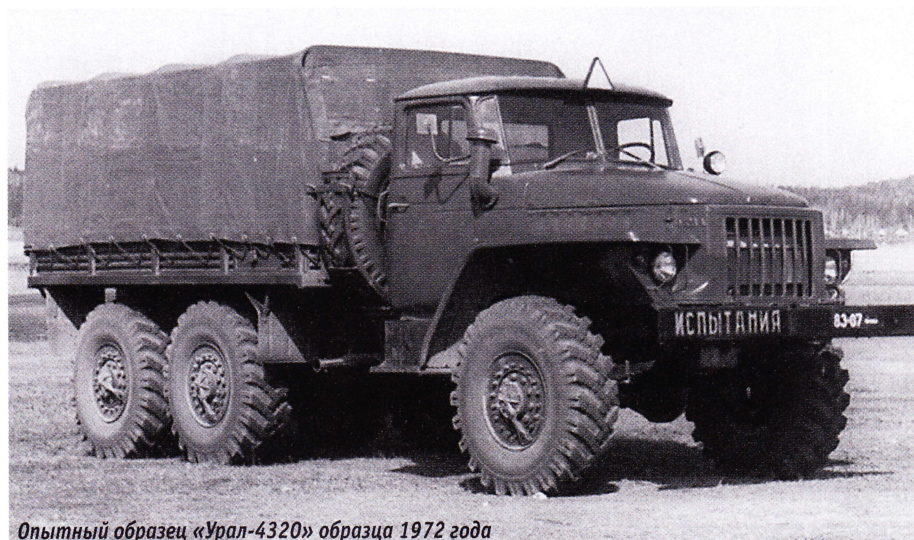
Одним из первых экспериментов в этой области стала установка в 1965 году на «Урал-375Д» и «Урал-380С-Урал-862А» (а в 1966 году и на «Урал-377») новейших дизельных двигателей ЯМЗ-236 (180 л.с.) с соответствующей коробкой передач. Адаптация дизельных агрегатов проводилась в НАМИ совместно с НИИ №21 (г. Бронницы). Но тогда эта работа оказалась невос требованной, так как объемы производства дизельного двигателя ЯМЗ-236 долгое время не могли выйти на запланированный уровень и этот силовой агрегат в первую очередь поставлялся на конвейер Минского автомобильного завода. В такой ситуации автомобили «Урал» могли долго ожидать своей очереди на поставки дизельного двигателя, поэтому для них решили приспособить перспективный дизельный V-образный восьмицилиндровый двигатель ЯМЗ-641 (160 л.с.) с коробкой передач ЯМЗ-141. Первый прототип «Урал-375Д» с дизелем ЯМЗ-73641 появился в конце 1969 года. Правда, испытания этой машины выявили множество недостатков. В частности, новый двигатель не обеспечивал необходимой герметичности систем при преодолении брода глубиной 1,5 м и на него оказалось невозможно установить систему предпускового подогревателя двигателя (обязательное требование военных). Скорее всего эти недостатки со временем устранили бы, если бы сам двигатель не признали неудачным. Дизель ЯМЗ-641 в первую очередь предназначался для будущих грузовиков КАМАЗ, но на опытных образцах этих машин он тоже

продемонстрировал себя неважно — двигатели работали с большой нагрузкой, имели недостаточную надежность и малый ресурс, поэтому смысла в их дальнейшей адаптации к автомобилям «Урал» не было никакого.

Второй подхог

В начале 70-х годов Управление главного конструктора (УГК) Уральского автозавода возглавил Александр Алексеевич Романченко. Именно под его руководством прошли основные работы по дизелизации грузовиков «Урал». К 1972 году появился вполне работоспособный V-образный восьмицилиндровый дизельный мотор ЯМЗ-740 — прямой наследник конструкции ЯМЗ-641. В отличие от своего прародителя, ЯМЗ-740 имел

большой объем (10,85 л против 9,5) и чуть большую мощность (180 л.с. против 160). Новый двигатель планировали запустить в производство на Камском автомобильном заводе в Набережных Челнах, для чего там начали возводить огромный моторный корпус производительностью 250 тысяч дизельных двигателей в год. Часть этих моторов предназначалась для комплектации уральских грузовиков. Техническое задание на создание грузовика «Урал» с дизельным мотором ЯМЗ-740 было выдано 31 августа 1972 года. В том же году построили первые опытные образцы «Урал-4320» (базовый бортовой грузовик грузоподъемностью 5,5 т), «Урал-43201» (облегченный бортовой грузовик грузоподъемностью 5 т с платформой без над-



Опытный образец «Урал-4320» образца 1972 года



«Урал-4320» преодолевает во время испытаний каменный завал

колесных ниш), «Урал-4420» (седельный тягач) и «Урал-44201» (седельный тягач для активного автопоезда 10×10).

В процессе заводских испытаний эти машины прошли по 60–100 тыс. км по дорогам и бездорожью Южного Урала и севера Тюменской области. Большую часть пути бортовые автомобили преодолели с доработанными прицепами МАЗ-5243 полной массой 7 т, хотя штатными для «Уралов» были прицепы ГKB-817Б. Испытания показали, что агрегаты, узлы и системы дизельных автомобилей «Урал» надежны в работе, за исключением системы предпускового подогревателя и сцепления. Повышенная мощность и снижение числа оборотов дизельного силового агрегата потребовали изменений в трансмиссии автомобилей, в том числе усиления редукторов



Опытный образец «Урал-4320»



Опытный образец «Урал-4320» с измененным расположением фар

(уменьшены передаточные числа главной передачи с 8,90 до 7,32) и картеров ведущих мостов, замены карданных валов. Кроме того, была изменена система питания двигателя, привод сцепления, система выпуска отработавших газов, электрооборудование, модернизирована раздаточная коробка. Из-за возросшей на 280 кг массы и несколько иных габаритных размеров дизельного двигателя переделкам подверглась рама автомобиля и подвеска передних колес. Опытные автомобили получили новые колеса 254Г-508 с тороидальными посадочными полками и предпусковой подогреватель новой конструкции. Внешне дизельные машины тоже немного изменились — для дизельного мотора (он



Автомобиль «Урал-4320» преодолевает глубоководную ванну на Дмитровском автополигоне НАМИ



Первая промышленная партия «Урал-4320» на территории автозавода

длиннее карбюраторного) потребовалось удлинить моторный отсек, отодвинув вперед радиатор. В результате решетка радиатора получила несколько иное оформление, предложенное начальником КБ кабин Уральского автозавода Борисом Рычковым. В феврале 1975 года завершились межведомственные приемочные испытания дизельных грузовиков. Специально для них были изготовлены доработанные опытные образцы с дизельными моторами ЯМЗ-КАМАЗ-740: два бортовых грузовика «Урал-4320», седельные тягачи «Урал-4420» и «Урал-44201». Бортовые грузовики, представленные на эти испытания, несколько отличались друг от друга — на одном из них было изменено положение головных фар (в соответствии с новыми правилами ЕЭК ООН), дополнительно установлены противотуманные фары и тормозные аппараты фирмы «Вестингауз». Во время приемочных испытаний машины доказали, что могут преодолевать с полной нагрузкой подъемы до 30°, двигаться по ко-

согорам с уклоном до 20° и подниматься на горные перевалы высотой до 4000 м над уровнем моря. Они легко преодолевали снежную целину, наледь, канавы, рвы, забо-



Серийный автомобиль «Урал-4320»

лоченные участки местности. Как ни странно, на некоторое улучшение проходимости автомобиля на слабых грунтах повлияла установка более тяжелого силового агрегата, который рациональнее распределил нагрузку по осям, уменьшив ее на заднюю тележку и догрузив передний мост (29,3% и 70,7% у «Урала-375Д» и 32,5% и 67,5% у «Урала-4320»).

Максимальная скорость увеличилась на 16%, а контрольный расход топлива, наоборот, уменьшился на 43%. Ресурс автомобиля вырос до 175 тыс. км. Во многом тяговые, скоростные и динамические характеристики оказались лучше за счет установки более мощного дизельного двигателя. Обычно для таких экстремальных условий эксплуатации автопроизводители создают специальную технику, а автомобили «Урал-4320» готовы были работать при температуре окружающего воздуха от -40 до +50 °С и относительной влажности воздуха до 98%. Для облегчения пуска холодного дизельного двигателя при температуре воздуха от -20 °С применялось приспособление «Термостарт» с электрофакельным подогревом засасываемого воздуха. При более низких температурах водитель использовал предпусковой подогреватель.

Уровень герметизации узлов и агрегатов автомобиля обеспечивал преодоление без специальной подготовки брода глубиной до 1,5 м. В условиях полного бездорожья на вырубку автомобилю приходила штатная семянная лебедка с тросоукладчиком (устанавливалась по особым заказам, в основном на армейские машины), которую водитель мог использовать для самовытаскивания автомобиля или подтягивания прицепа.



Обновленный интерьер кабины дизельного грузовика

Главное внешнее отличие дизельного «Урала» от бензиновой версии — иная решетка радиатора

Рабочие тормоза с гидропневматическим раздельным приводом, стояночный тормоз барабанного типа, а также вспомогательный моторный тормоз-замедлитель обеспечивали эффективное и плавное торможение в любых дорожных условиях. Гидравлический усилитель рулевого управления гарантировал безопасность движения и легкость управления автомобилем.

В отличие от бензиновых версий, у «Урала-4320» несколько изменился интерьер кабины — прежде всего, это касалось новой панели приборов и рулевого колеса (унифицированы с автомобилями КАМАЗ). Из особенностей оснащения кабины уральских полноприводных автомобилей можно отметить эффективную систему вентиляции и отопления, мягкое регулируемое сиденье водителя, пневматический

стеклоочиститель, омыватель ветрового стекла.

Платформа автомобиля на первых порах не претерпела заметных изменений. Она по-прежнему оснащалась тремя съемными продольными рядами сидений, на которых размещалось до 27 человек, съемными дугами, тентом.

Правительственная комиссия сделала выводы, что при устранении некоторых недостатков автомобиля семейства «Урал-4320» вполне могут быть приняты к серийному производству. И что интересно — члены комиссии были настолько уверены в качестве новых машин, что рекомендовали еще до начала серийного производства отнести их к высшей категории качества.

Большую работу по доводке автомобилей «Урал-4320» провели начальники конструкторского бюро Г. И. Гладышев, В. С. Смирнов,

Б. Г. Шапшал, Г. М. Панков, Б. В. Рычков, Ю. Г. Дорофеев, Ю. Т. Выдрин, Е. Н. Щепников.

Поэтапная модернизация

По планам министерства уже в 1977 году завод должен был выпустить тысячу новых грузовиков, но к концу года собрали всего лишь первые 20 товарных дизельных машин (16 бортовых и четыре шасси). Причем к этому времени еще не успели изготовить штамповую оснастку на длинный капот, поэтому на первые серийные дизельные грузовики ставили короткие капоты (как на «Урале-375Д») с удлиняющими вставками из стеклопластика, закрепленными над новой решеткой радиатора.

Постепенно дизельный автомобиль «Урал-4320» вытеснял с конвейера бензиновую версию. В 1978 году изготовили 93 таких грузовика, а в 1979 году — 1000 штук. И хотя объемы выпуска дизельных машин год от года росли, в целом их количество оказалось намного меньше ожидаемого. Дело в том, что выпуск дизельных автомобилей напрямую зависел от поставщика силовых агрегатов — Камского автозавода, а он регулярно их задерживал. Лишь в 1985 году количество изготовленных дизельных грузовиков в Миассе сравнялось с количеством выпущенных за тот же период грузовиков с бензиновыми моторами.

Мы привыкли, что в советское время все самое лучшее производилось сначала на экспорт (стране надо было как-то зарабатывать валюту), а потом уже для



Модернизированный «Урал-4320-01»

Продолжение на стр. 10







внутреннего потребления. Но дизельные грузовики «Урал-4320» долгое время шли исключительно на комплектацию Советской армии, а на экспорт (в том числе в армии дружественных государств) продолжали поставляться машины с бензиновыми силовыми агрегатами.

Более того, когда моторы КАМАЗ-740.10 перестали быть дефицитными, в армейских кругах задумались над тем, чтобы постепенно модернизировать ранее выпущенные грузовики «Урал-375Д», которых в Советской армии насчитывалось довольно много, и установить на них новые дизельные моторы. По заводскому проекту такие модернизированные автомобили получили

индекс «Урал-375ДД» и внешне от серийных грузовиков «Урал-4320» практически ничем не отличались. Лишь специалист мог заметить, что в основе такого дизельного грузовика лежит более старое шасси «Урал-375Д».

В 1988 году дизельные «Уралы-4320» подверглись первой серьезной модернизации, которая была направлена на снижение массы и повышение ресурса автомобиля. Основное внешнее отличие модернизированных «Уралов-4320-01» заключалось в установке новой бортовой платформы без выступающих внутрь кузова надколесных ниш.

После крупного пожара на заводе двигателей в Набережных Челнах в 1993 году, когда

фактически был полностью уничтожен производственный моторный корпус, поставки силовых агрегатов КАМАЗ-740.10 в Миасс прекратились. Чтобы не останавливать производство грузовиков, на Урале вместо камазовского мотора стали ставить ярославские дизели ЯМЗ-236 (вот когда пригодился опыт установки ярославских моторов на грузовики «Урал» — вспомним опытные работы, проводившиеся в 1965–1966 годах).

Автомобили с дизелем ЯМЗ-236М2 (V6, 11,5 л, 180 л.с./132 кВт) получили наименование «Урал-4320-10» и внешне отличались от «Уралов-4320-01» смонтированным на правом крыле воздушным фильтром — под капотом он просто не поместился. Год спустя на машины стали устанавливать более мощные восьмицилиндровые моторы ЯМЗ-238М2 (V8, 14,86 л, 240 л.с./176 кВт). Чтобы восьмицилиндровый мотор поместился под капотом, на грузовиках «Урал-4320-30» пришлось еще больше удлинить капот двигателя за счет новой передней вставки. Первоначально такой длинный «нос» имели машины только с двигателем V8, но позже длинный капот стали ставить на варианты и модификации, унифицировав таким образом оперение всех машин семейства «Урал-4320».

В модернизированном виде автомобили семейства «Урал-4320» находятся в производственной программе Уральского автозавода до сих пор.

«Урал-4320», подготовленный для участия в трек-триале





Северный грузовик «Урал-432001»

«Урал-4320» изначально рассматривался как базовый грузовик для целого ряда модификаций, в том числе экспортных, тропических, северных, лесовоза, седельного тягача и т.д.

Помимо производства базовой версии, выпускались машины в экспортном исполнении («Урал-432006») и в экспортном для тропического климата («Урал-432007»). В 1986 году для некоторых стран прорабатывался вариант оснащения «Урала-432007» кондиционером КТА-303.

Кроме того, выпускался специальный северный вариант «Урал-432001», предназначенный для перевозки грузов в условиях Крайнего Севера. От базовой версии северная модификация отличалась деревянной

бортовой платформой с боковыми открывающимися бортами (платформа заимствована от транспортной версии «Урал-43202»). Первый опытный образец «Урал-432001» построили в 1979 году, а серийное производство освоили в 1987 году, выпустив 372 машины.

В 1977 году краткие испытания проходил специальный плавающий вариант автомобиля — «Урал-4320П». На плаву машина держалась за счет специального герметичного кузова и съемных поплавков, устанавли-

ваемых на передний бампер. В движение на воде ее приводили два гребных винта, смонтированных сзади под кузовом.

«Урал-43202»

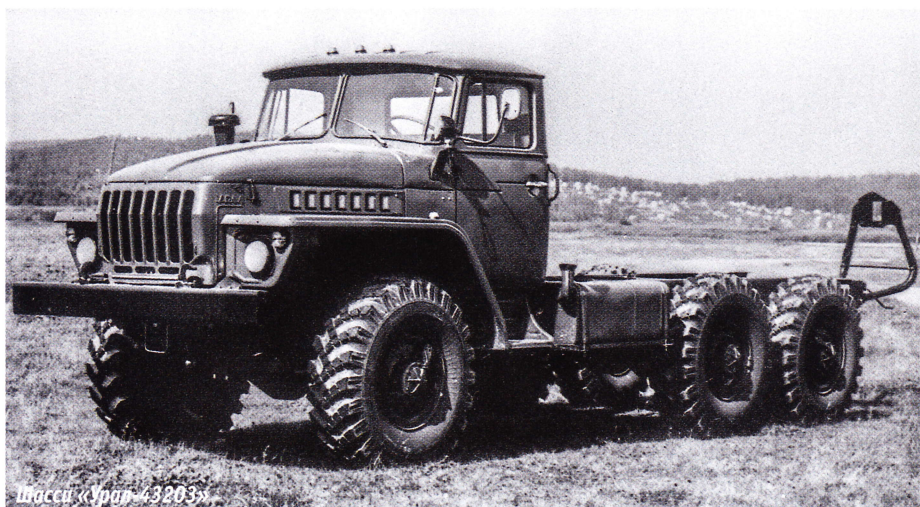
Опытные образцы транспортной модификации «Урал-43202» с деревянной бортовой платформой с открывающимися боковыми бортами появились одновременно с базовым грузовиком «Урал-4320». На «Урале-43202» отсутствовала централизованная система регулировки давления в шинах, поэтому на них ставили несколько иных колеса с шинами 1100×400-533, выдерживающими большую нагрузку. В результате грузоподъемность транспортного грузовика составила 7000 кг.

Серийно «Урал-43202» выпускался с конца 1982 года. И хотя во многих источниках этот вариант указывался как народно-хозяйственная модель, на самом деле он в основном предназначался для воинских грузов и буксировки прицепов по всем видам дорог. В комплектации для основного заказчика бортовые платформы грузовиков «Урал-43202» дополнительно оснащались съемными дугами и тентом.

После модернизации базовой модели в 1988 году тем же изменениям подвергся и транспортный грузовик — он стал называться «Урал-43202-01».



Транспортный грузовик «Урал-43202»



«Урал-43203»

Шасси «Урал-43203» предназначалось для различных специализированных автомобилей — прежде всего, для монтажа фургонов армейского назначения. Серийно выпускалось с 1978 года. В отличие от базового грузовика, шасси имело удлиненную в заднем свесе раму, на конец которой монтировался держатель запасного колеса. Кроме того, шасси отличалось топливным баком с горловиной, расположенной в его передней части.

«Урал-43204»

На базе «Урала-4320» разрабатывался лесовоз «Урал-43204», первые опытные образцы которого построили в 1979 году. Лесовоз прошел заводские испытания, но вопрос о его серийном производстве так и не был решен положительно: приоритетным посчитали расширение производства более привычной

для лесного хозяйства машины МАЗ-509А. Она имела сопоставимую с «Уралом-43203»

грузоподъемность, но была проще в эксплуатации и оснащалась лебедкой для самопогрузки прицепа-ропуски для осуществления холостых пробегов без нагрузки.

Уже в рыночные времена, когда резко сократились заказы от военных, завод начал осваивать новые для себя рынки и вновь вернулся к своей давней разработке «Урал-43204». Серийный выпуск лесовоза начали в 1992–1993 годах. Сначала в производство пошла модель «Урал-43204-10», а в 1996 году — «Урал-43204-31» с механизмом самопогрузки прицепа-ропуски.

«Урал-43205»

В 1970–1974 годах на «Урал-375Д» пробовали приспособить дизельный двигатель воздушного охлаждения KHD F8L-413 (210 л.с.) от фирмы Klockner-Humboldt-Deutz (ФРГ)



Опытный образец «Урал-43205»

Лесовоз «Урал-43204»



и коробку передач ZF S6-80 с целью оценки перспективы развития автомобилей в этом направлении.

К этой теме вернулись в середине 80-х годов, когда было решено производить дизельные двигатели с воздушным охлаждением (по лицензии KHD) на вновь возводимом Кустанайском заводе двигателей (КЗД) в Казахстане. В текущем семействе «Урал-4320» решили подготовить «переходную» модификацию (от «Урала-4320» к «Уралу-4322») с мотором «Урал-744.10» (230 л.с.). Макетный образец такой машины получил индекс «Урал-4320В», а два опытных образца, построенные для испытаний в 1986 году, назвали «Урал-43205».

«Урал-43206»

По заказу пограничников на базе трехосного грузовика «Урал-4320-10» спроектировали более легкий двухосный грузовик «Урал-4325» с двигателем ЯМЗ-236М2 (180 л.с.). Планировалось, что эта машина в какой-то мере заменит в армии устаревший ГАЗ-66.

Фактически самостоятельная модель «Урал-4325», унифицированная по основным агрегатам с трехосным семейством, для прохождения сертификации (с 1993 года эта процедура стала обязательной) получила индекс от трехосной машины с цифрой «6» на пятой позиции — «Урал-43206». Грузоподъемность «Урала-43206», естественно, оказалась несколько ниже — 4200 кг, зато автомобиль стал более динамичным (скорость повысилась до 85 км/ч) и экономичным. Немаловажно, что двухосная машина



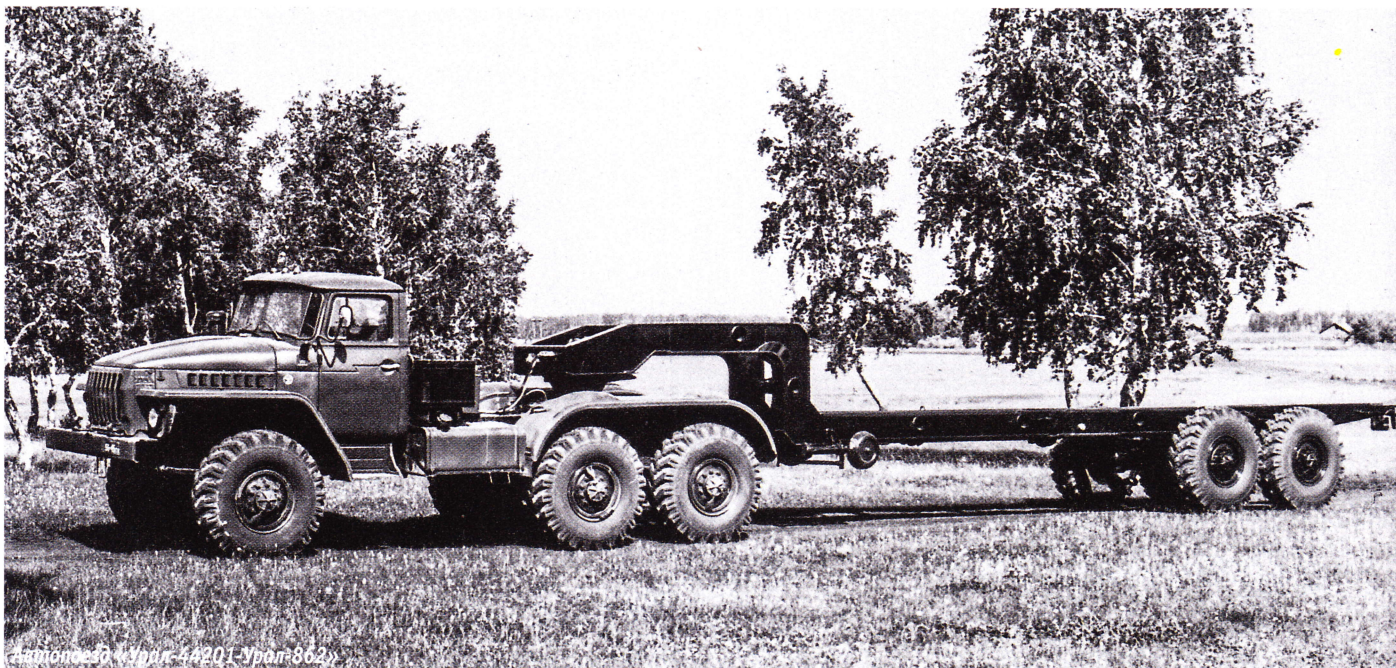
Двухосный грузовик «Урал-43206»

стоила дешевле трехосной. Серийное производство «Урала-43206» было начато в 1996 году, и до сих пор машины этого семейства присутствуют в производственной программе Уральского автозавода.

«Урал-44201»

Особняком во всем семействе грузовиков на базе «Урала-4320» стоял седельный тягач «Урал-44201», предназначенный для буксировки полуприцепа «Урал-861» с механическим активным приводом колес (10×10) грузоподъемностью 10 т, выпускавшегося Челябинским машиностроительным заводом автомобильных и тракторных прицепов (ЧМЗАП).

В основном эти автопоезда использовались для установки вместительных кузовов фургонов К-862, которые были спроектированы во Всесоюзном проектно-конструкторском и технологическом институте мебели (ВПК ТИМ). Кузова устанавливались на шасси полуприцепа на Шумерлинском комбинате автофургонов (ШКА) — одном из старейших предприятий Чувашии, расположенном в поселке Шумерля. Первые опытные образцы такой машины были построены еще в 1974 году, а серийное производство в небольших количествах осуществлялось в 1980–1990 годах, при этом с 1988 года выпускался модернизированный автомобиль «Урал-44201-01».



Самосвал «Урал-44201-Урал-862»

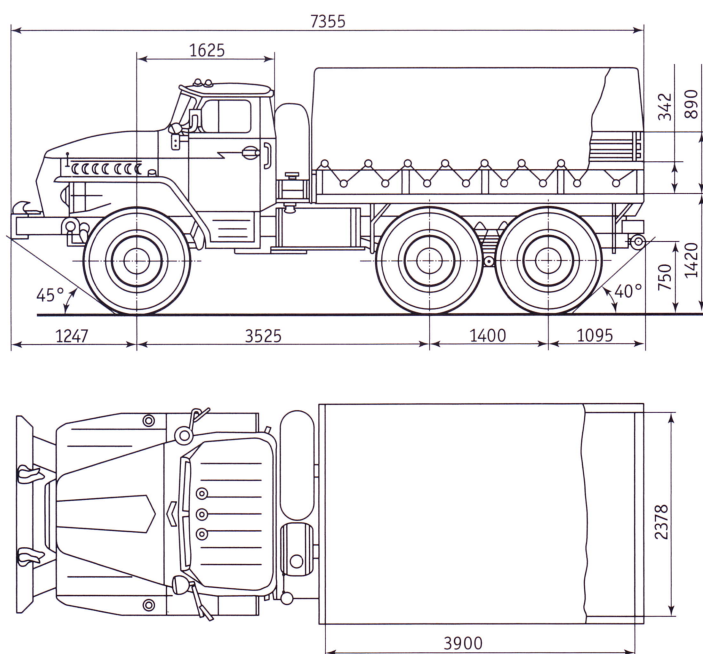
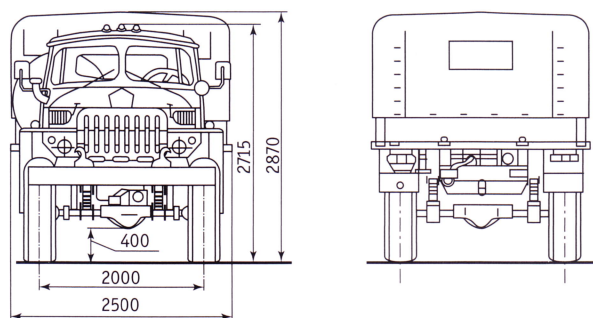


Схема автомобиля «Урал-4320»



Технические характеристики «Урал-4320»	
Число мест	3
Грузоподъемность	5000 кг
Максимальная скорость	85 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	26 л
Электрооборудование	24 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-190ТР
Генератор	Г-288
Регулятор напряжения	11.3702.000
Стартер	СТ-142Б
Размер шин	14,00-20 (370-508)
Масса, кг	
снаряженная (для машины с лебедкой)	8440
полная, в том числе:	13 665
на переднюю ось	4220
на заднюю тележку	9445
Наименьший радиус поворота, м	
по колею внешнего переднего колеса	10,8
Дорожный просвет, мм	
	400
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, отдельный по гидравлической части

ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом

вспомогательный — моторный

Сцепление

двухдисковое, сухое, с механическим приводом

Коробка передач

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

Передаточные числа

I — 5,61; II — 2,89; III — 1,64; IV — 1,00; V — 0,723; задний ход — 5,31

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, восьмицилиндровый, 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

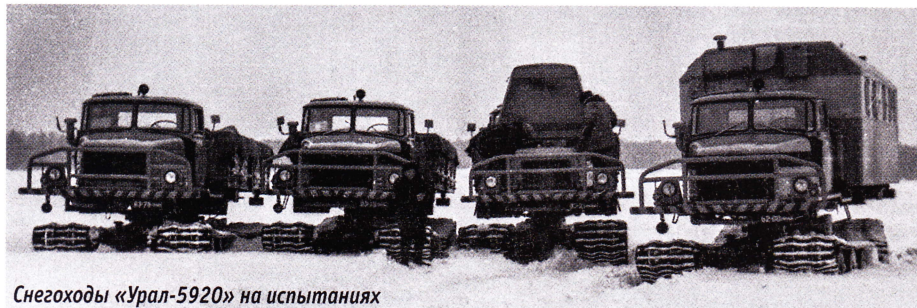
Максимальный крутящий момент

65 кгс.м при 1400–1700 об/мин



Дело всей жизни

Одним из самых больших достижений главного конструктора УралАЗа Александра Алексеевича Романченко стало создание дизельного грузовика «Урал-4320».



Снегоходы «Урал-5920» на испытаниях

Александр Романченко родился в селе Ермаковка Урицкого района Кустанайской области. Его отец, Алексей Афанасьевич, работал комбайнером в совхозе, мать Мария Ивановна была домохозяйкой. Оба родились уже в Ермаковке. А вот их родители переселились в Казахстан из Черниговской губернии во времена Столыпинской аграрной реформы 1906–1913 годов.

В семье было четверо детей, Александр — старший. В школе, где он учился, многие преподаватели были сосланными в Казахстан русскими немцами. Например, немецкий язык преподавала Эдит Робертовна Вольф — жена расстрелянного в Ленинграде инженера Невского машиностроительного завода, коренная петербурженка. Она оказала огромное влияние на Александра Романченко, а ее сын был другом Александра. Романченко окончил школу с золотой медалью и уехал поступать в Челябинский политехнический институт (сегодня это Южно-Уральский государственный университет, ЮУрГУ) на факультет «Автомобили и тракторы». В 1956 году он окончил институт с отличием и получил распределение в город Миасс на Уральский автомобильный завод.

Александр Алексеевич начал работать инженером-конструктором в СКБ (специальное конструкторское бюро), а в 1961 году, будучи уже инженером-конструктором первой категории, возглавил КБ автопоездов. С 1964 года Романченко заведовал КБ трансмиссий. В 1969 году главного конструктора завода А. И. Титкова перевели в Москву, на работу в министерство, и он порекомендовал А. А. Романченко на свое место. В должности главного конструктора УралАЗа Александр Алексеевич Романченко проработал ровно 25 лет до выхода на пенсию в 1994 году.

Под руководством Романченко были проведены конструкторские и экспериментальные работы по многим автомобилям «Урал», в том числе по «снегоболотоходу» «Урал-5920», сельскохозяйственному самосвалу «Урал-5557» и семейству перспективных автомобилей, проходивших под грифом «Суша», с колесными формулами 6×6 и 8×8 и новыми дизельными двигателями. Но главной заботой Александра Алексеевича был дизельный грузовик «Урал-4320», ставший базовым автомобилем второго поколения уральских грузовиков.



Александр Алексеевич Романченко

1956 год

Окончил Челябинский политехнический институт и получил распределение в город Миасс на Уральский автомобильный завод

1961 год

Назначен начальником конструкторского бюро автопоездов

1964 год

Возглавил конструкторское бюро трансмиссий

1969 год

Назначен главным конструктором УралАЗа. Проработал на этой должности 25 лет

На показе новой техники Уральского автозавода. В центре — А. А. Романченко



Профессор Романченко преподавал на кафедре «Автомобили и тракторы» Челябинского политехнического института (ЧПИ), много лет был председателем дипломной комиссии ЧПИ. Он автор более чем 60 печатных работ, 20 авторских свидетельств на изобретения, пяти патентов на промышленные образцы, 12 его изобретений внедрены в производство.

Выйдя на пенсию, Романченко не оставил завод: до 2004 года он являлся техническим советником генерального директора ТД «АвтоУрал».

УНИКАЛЬНАЯ КОЛЛЕКЦИЯ СОВЕТСКИХ ГРУЗОВИКОВ В МАСШТАБЕ 1:43



КРАЗ 256Б1

История этого самосвала связана со многими масштабными советскими стройками.



**ЗИС-151
С УСТАНОВКОЙ «КАТЮША»**

Легендарная боевая машина ракетной артиллерии.



**ЗИЛ-130
ПОЖАРНАЯ АВТОЦИСТЕРНА**

Самая выпускаемая пожарная автоцистерна на шасси ЗИЛ-130.



**ГАЗ-51А
ТОПЛИВОЗАПРАВЩИК**

Считается рекордсменом в СССР по времени выпуска и количеству изготовленных экземпляров.



**АВТОМОБИЛЬ ПОВЫШЕННОЙ
ПРОХОДИМОСТИ 6×6**

Непревзойденный по проходимости, надежности и простоте конструкции советский армейский автомобиль.



ПОЖАРНАЯ МАШИНА АЦ-30(53А)-106А

Пожарная автоцистерна созданная на шасси самого массового грузовика в СССР.



ЗИЛ-130 БОРТОВОЙ

Лучший и самый массовый грузовик Московского автомобильного завода им. Лихачева.

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ ТРИ НЕДЕЛИ



ПОЖАРНАЯ МАШИНА АЦ-30(53А)-106А

DeAGOSTINI

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

ISSN 2071-095X
00007
9 772070 095019

16+