

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 890 РУБ.  
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



# ГРУЗОВИКИ

№ 43

«УРАЛ-375Д»



АВТОМОБИЛЬ МНОГОЦЕЛЕВОГО НАЗНАЧЕНИЯ ☆ ПРИГЛАШАЕМ УЗЛЫ ☆ РАЗБОР ПОЛЕТОВ

DeAGOSTINI

RCforum.ru



«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Специальный выпуск №43, 2019

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: 000 «Медиа Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

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

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жукова

Главный редактор: Д. О. Клевер

Старший редактор: Н. М. Зварин

Издатель, владелец в России:

000 «Де Агостини, Россия»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

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

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жукова

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по производству: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобрести выпуск в киосках или же заранее сообщать продавцу в вашем магазине о покупке следующего выпуска коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru) или обратитесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150963, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»  
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:  
000 «Бурда Литейный Сервис»  
Специализация о реализации СММ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИН № ФС-73-65505 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: 000 «Росчерк»

220000 г. Минск, ул. Сурганова, 51/а, оф. 123

Телефон горячей линии в РБ:

+375 17 270-42-47 (пн-пт, 9:00-21:00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 726,

000 «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендованную цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также прилагать к выпускам. Несъемной частью выпуска является приложение — модель-экипаж автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в природе.

Печать: 000 «Компания Князь Маринетта»,  
69000, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Политехническая, 10

Тираж: 30 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:  
стр. 1, 2, 19 (репр.) Б-9-000 «Айко Групп»;  
стр. 36: 000 «Идеи Центр»; стр. 3-2-16 (илл.) 20-15:  
частная коллекция Максима Шелестенкова

© 2016-2019 Редакция и учредитель 000 «Медиа Центр»  
© 2008-2019 Издатель 000 «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Николай Марков

Редакция благодарит за помощь  
в подготовке выпуска Александра Павлюкова  
и Максима Шелестенкова

16+

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». Издание 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: Николь Лусунджян,

Евгений Лихтен и Алексей Родзиков

Дата печати (пронумеровано): 18.01.2019

Дата выхода в России 19.02.2019

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** 

DEAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

Спрашивайте в киосках или оформите подписку на [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)



Армейский автомобиль многоцелевого назначения, получивший широкую известность как «Урал-375Д», на самом деле мог бы носить совсем другую марку (например, ЗИЛ) и выпускаться не в Миассе, а в Москве. И кто знает, как сложилась бы в этом случае судьба Уральского автозавода.

## Из Москвы в Миасс

История знаменитых вездеходов марки «Урал» берет свое начало далеко от Уральских гор. Ключевую роль в их судьбе, как и у большинства советских автомобилей повышенной проходимости, сыграла армия.

На рубеже 50-х годов в военной ведомстве был утвержден перспективный типаж автомобилей многоцелевого назначения (за этой завуалированной формулировкой скрывались армейские полноприводные грузовики). Одним из его пунктов значился артиллерийский тягач грузоподъемностью 4 т, способный буксировать прицепы весом

не менее 5 т на пересеченной местности и до 10 т на шоссе. Разработку такой машины в 1953 году поручили Московскому автомобильному и автомоторному институту (НАМИ), точнее — отделу автомобилей высокой проходимости, которым руководил Н. И. Коротюшко. С поставленной задачей москвичи справились за два года, и в 1955-м был готов первый опытный образец артиллерийского тягача НАМИ-020 заданной размерности с колесной формулой 6х6. Следом был изготовлен и образец унифицированного с ним полноприводника НАМИ-021, ориентированного на народно-хозяйственное применение.

После проведения заводских испытаний, показавших большие перспективы новой машины, в Инвентопром встал вопрос: где ее выпускать? Директор УралЗИСа А. К. Рухадзе и главный конструктор С. А. Куров смогли убедить министерских чиновников передать проект НАМИ-020 в Миасс. Соответствующее решение было утверждено министром автомобильной промышленности СССР весной 1957 года. Согласно этому решению, на УралЗИСе за следующие три года предстояло создать мощности по выпуску 35 тыс. грузовиков типа 6х6, сняв с производства нынешнюю продукцию — грузовики с колесной формулой 4х2.

Уже в марте 1957 года на УралЗИСе в составе отдела главного конструктора было организовано специальное конструкторское бюро по автомобилям высокой проходимости. Именно его коллективу надлежало заняться опытно-конструкторскими работами по превращению НАМИ-020 в будущий «Урал-375». Ведущим конструктором проекта назначили А. И. Титкова, который до этого руководил работами по созданию грузовика «УралЗИС-355М». Интересно, что вместе с комплектом технической документации в Миасс из Москвы прибыла и группа из двух десятков инженеров НАМИ, откомандированных в помощь уральским коллегам. А еще в распоряжение УралЗИСа передали для изучения опытный образец грузовика НАМИ-021.

Разработка конструкции уральского вездехода велась не только с оглядкой на результаты испытаний прототипов НАМИ-020/021 и технологические возможности предприятия, но и с учетом постоянно меняющихся требований основного заказчика. В частности, от перспективного тягача потребовали более высокой бродоходности, которую необходимо было обеспечить за счет герметизации всех основных узлов и агрегатов. Электрооборудование должно было стать экранированным, а кабина — получить брезентовый верх ради обеспечения аватранспортабельности и облегчения маскировки: в то время превалировало мнение, что для грузовика-«кабриолета» намного проще вырыть укрытие в земле, которое защитит его от ударной волны



Автомобиль «Урал-375Д»



Прототип автомобилей «Урал» — опытный НАМИ-020

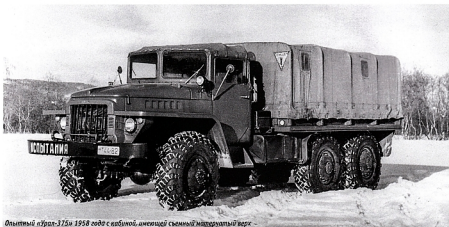
дерного взрыва. А еще военные потребовали полностью унифицировать между собой главные передачи всех трех ведущих мостов, отказавшись от компактного переднего редуктора типа ГАЗ-63. Это потребовало некоторого увеличения центра тяжести машины за счет подвеса рамы и двигателя над мостами. Зато теперь картеры всех главных передач удалось расположить на одной линии, улучшив параметры геометрической проходимости.

## Первая пара

Изготовление первой пары опытных «трехосок» — в тяговой и транспортной модификациях — экспериментальщики УралЗИСа закончили к середине 1958 года. Спустя некоторое время за этими машинами закрепилась обозначения «Урал-375» и «Урал-375Т» соответственно. От московских прототипов они отличались практически полностью: по большому счету, в неизменном виде у них сохранились

только концепция, общая компоновка и размерность.

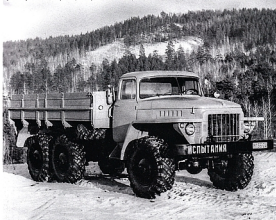
Тяговой «Урал-375» представлял собой артиллерийский тягач грузоподъемностью 4 т с цельнометаллической платформой для перевозки личного состава — откидным у платформы был только задний борт, зато имелись съемный тент с дугами, деревянные скамейки на 27 человек и кнопка звуковой сигнализации водителя. Поскольку платформа крепилась на мини-



Опытный «Урал-375» 1958 года с кабиной, имеющей съемный моторный щит



Транспортная модификация «Урал-375Д», собранная в 1958 году, получила кабину типа ЗИЛ-130



мальной высоте от рамы, внутри у нее были выступающие колесные ари. Заднее колесо располагалось в вертикальной держателе между передним бортом и кабиной (для его установки служил специальный гидроподъемник). В задней части рамы под платформой размещалась вертикальная тяговая лебедка с червячным редуктором, служившая для самовытаскивания автомобиля при застревании, эвакуации других транспортных средств и подтягивания прицепа на бездорожье. Привод лебедки осуществлялся отдельной коданной передачей от коробки отбора мощности, пристыкованной к коробке передач. Выдача троса предусматривалась только в заднем направлении. Вечала конструкцию оригинальная кабина со съемным дерматином верхом и откидными плоскими ветровыми стеклами, основание которой уралцы частично скопировали с опытной кабины ЗИЛ-130. Предполагалось, что «Урал-375» сможет буксировать прицепы весом до 5 т по грунту и до 10 т по шоссе.

Транспортная версия «Урал-375Д» комплектовалась универсальной деревянной платформой с ровным полом и тремя откидными бортами. Лебедки, тента и сиденья на этой машине не было, за счет чего ее снаряженная масса снизилась на 830 кг. Зато кабина была цельнометаллической: ее уралцы целиком позаимствовали у перспективного грузовика ЗИЛ-130, изготовив, правда, оригинальное оперение — точно

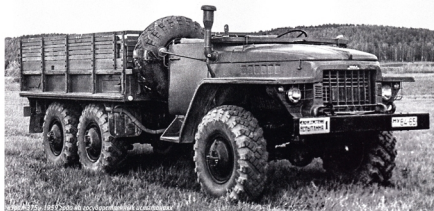
такое же, как на тягаче «Урал-375», технологичное и практичное. Заднее колесо на транспортном грузовике разместили под кузовом с правой стороны, снабдив горизонтальным держателем и гидроподъемником. А грузоподъемность этой версии определили в 5 т. Интересно, что обе модификации — и транспортную, и тяговую — по сегодняшним меркам отнесли бы к негабаритным, поскольку их ширина доходила до 2,7 м.

Поставку лонжеронных рам на оба образца выполнил Минский автозавод, а карбюраторные двигатели прислал ЗИЛ: это были Y-образные «восьмерки» модели ЗИЛ-131296, пока еще тоже опытные.

Созданы они были на основе двигателя лимулина ЗИЛ-111 и первоначально предназначались для установки на перспективные городские автобусы. Имел рабочий объем в 7 л, по проекту они должны были выдавать 180 л.с. на бензине А-74, однако фактически при проверке на стенде смогли развить только 165 и 166 лошадей.

Довольно много узлов позаимствовали у грузовика МАЗ-200. Это, в частности, однодисковое сцепление, пятиступенчатая коробка передач, передняя подвеска с 10-листовыми рессорами и рычажными амортизаторами, буксирный прибор, часть пневмоаппаратуры тормозной системы. У него не взяли рулевой механизм с двухзаходным червяком и зубчатый сектором, но дополнили гидроусилителем, который

воздействовал на рычаг правой поворотной цапфы. А насос усилителя, в свою очередь, использовали от автобуса ЗИЛ-127, запитав от него также гидроподъемник «запаски». Крестовины для рулевого вала применили от карданного вала «Москвича-407». Шарниры равных угловых скоростей в приводе передних колес выполняли по аналогии с узлами лесовоза МАЗ-501. Одним из оригинальных узлов «Урала» стала рессорно-балансирная подвеска мостов тележки с шестью реактивными штангами и тросами ограничения отбоя. Не имела серийного аналога и раздаточная коробка со встроенным несимметричным межосевым дифференциалом и муфтой отключения переднего моста. Она практически целиком повторяла схему «раздатки» автомобиля НАМИ-020, но отличалась упрощением, полностью механическим управлением посредством двух рычагов. Первый рычаг переключал передачи во встроенном демультипликаторе (передаточные числа — 1,515 и 2,56), а второй отвечал за блокировку дифференциала и отключение переднего привода. Всего предусматривалось три режима работы «раздатки»: привод на все мосты со свободным межосевым дифференциалом, блокированный привод на все мосты и привод только на мосты тележки при заблокированном дифференциале и раздаточной муфте переднего привода. При этом воспользоваться второй ступенью демультипликатора, не включив предварительно передний мост, было невозможно. Привод мостов тележки был выполнен по прогрессивной проходной схеме, с двойными главными передачами (пара конических и пара цилиндрических шестерен), имеющими передаточное отношение 7,83 и свободные межосевые дифференциалы. Что касается карданной передачи, то валы привода переднего и заднего мостов по диаметру трубы и крестовинами унифицировали с грузовиком ЗИЛ-150, а вал привода среднего моста и промежуточный кардан — с МАЗ-200. Как и прототип НАМИ-020, уральские грузовики получили передовую систему централизованной подкачки шин с внутренним подводом воздуха (кран управления давлением и блок шинных кранов по-прежнему у автомобилей ЗИЛ), а также герметичные барабанные тормоза с пневмогидравлическим приводом. В тормозной системе такого типа педаль отвечает только за подачу сжатого воздуха из ресивера в пневматическую магистраль. А уже



пневматический силовой цилиндр приводит в движение шток главного тормозного цилиндра гидравлической части привода, которая воздействует непосредственно на колесные тормоза. Преимущества у пневмогидравлики перед обычной пневматикой несколько: меньшее время срабатывания тормозного привода, меньшее время подготовки к движению после длительной стоянки, меньший расход воздуха на затяжных спусках. Но и в обслуживании пневмогидравлические тормоза более капризны. Стояночный тормоз механически затормаживал выходной вал раздаточной коробки и, будучи заблокированным с тормозным крапом, попутно приводил в действие пневматические тормоза прицепа.

В целом комплектность и конструкция обеих машин практически полностью соответствовали техническому заданию, за исключением нескольких довольно сложных пунктов. В частности, на двигателе и агрегаты не была установлена система герметизации, высоковольтное электрооборудование не имело экранирования, отсутствовали дополнительные топливные баки, дублирующая пневматическая система пуска двигателя и предпусковой подогреватель, а аккумуляторные ящики же имели обогрев и вентиляцию. Но со всеми этими нюансами предполагалось разобраться позднее.

В августе 1958 года первая пара опытных «триста семьдесят пятых» поступила на за-

водские испытания. Программу испытаний в объеме 10 тыс. км пробега по дорогам и бездорожью Челябинской области удалось выполнить только в январе 1959 года: машины, оснащенные большим количеством узлов и агрегатов, буквально преследовали неудачи.

Крайне нестабильно и ненадежно работали двигатели и их системы (особенно карбюратор К-85) — уже на 9 тыс. км пробега их пришлось вскрывать и, по сути, производить капитальный ремонт. От вибраций постоянно разваливались водяной и масляный радиаторы, кронштейны компрессора и гидронасоса. Сам гидронасос при этом быстро изнашивался и с каждым днем терл производительность. Фрикционная муфта отключения вентилятора, управление которой предусматривалось как в автоматическом режиме (от термодатчика), так и в ручном (посредством гидравлического привода от системы смазки двигателя), оказалась совершенно неработоспособной. Поэтому на обеих машинах испытания проводили с постоянно включенными вентиляторами, заблочновав муфты. Из-за низкого качества салниковых уплотнений почти невозможно было использовать централизованную подкачку шин. Испытателям не довелось пользоваться и лебедкой: при первом же включении, в ходе замера максимального тягового усилия, ее сорвало с креплений и раскучило. Рассчитанная на семитонное усилие, перед аварией она

успела развить 10 т, поскольку вовремя не срезались введенные в привод предохранительные штифты. Но самым слабым узлом, как ни странно, оказалось серийное сцепление типа ЯАЗ-204: если на столь же тяжелых грузовиках ЯАЗ-200 оно без нареканий служило месяцами, то на «Уралах» выходило из строя каждые 350–500 км. Проблема крылась в высокой тепловой нагрузке, обусловленной более высокими рабочими оборотами бензинового двигателя ЗИЛ в сравнении с дизелем ЯАЗ.

Судобством обслуживания опытных «Уралов» не все было гладко. Из-за близости брызговиков оперения кабины к двигателю даже такая элементарная процедура, как замена свечей зажигания, стала невозможной без предварительного демонтажа крыльев. Крайне трудоемким делом оказалась разборка герметичных тормозных механизмов, причем тормозные барабаны из-за недостаточной жесткости еще и трудно ставились обратно. Оказалось невозможным завести «раздатку» маслом: поперечина кабины полностью перекрыла доступ к заливной пробке.

Отдельный разбор полетов по итогам испытаний был посвящен кабинкам. Кабину типа ЗИЛ-130 из-за тесноты и критичных поломок основания (два ремонта за 9 тыс. км) признали непригодной для установки на автомобили «Урал». В то же время к кабине собственной конструкции претензий было еще больше: хлипкое основание, недоста-



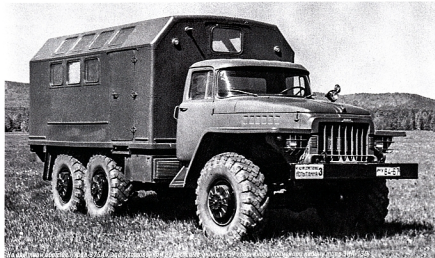
точная жесткость, неудобные сиденья, плохая работа замков и стеклоподъемников, щели между стойками кабины и рамками дверей. Однако эта кабина была заметно просторнее и лучше отвечала требованиям основного заказчика, а потому завод взялся за ее дальнейшую доводку.

### Государственные испытания

Всю первую половину 1959 года коллектив СМБ по автомобилям высокой проходимости занимался доводкой конструкции возздухов «триста семьдесят пятого» семейства, привлекая внимание результаты испытаний первой пары машин. Эти работы завершились

изготовлением новых опытных образцов, которые уже в июне представили на государственные испытания. Интересно, что соответствующее постановление Совмина СССР № 785-353 вышло заметно позже — 16 июля, дав старт испытаниям фактически задним

*Продолжение на стр. 10*





«УРАЛ-375Д»

forum.ru



forum.ru

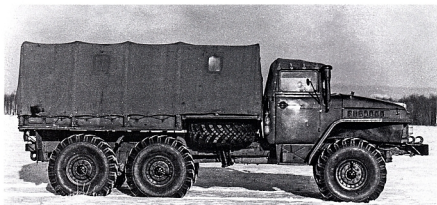


числом. А уже 20 июля директором УралЗИСа был подписан приказ о начале подготовки производства трехосных автомобилей. Получается, что заинтересованность армии в этих машинах была столь велика, что решение о необходимости их производства было принято «наверху» задолго до завершения испытаний вне зависимости от их будущих

результатов: проблемы, видимо, собирались решать по мере их поступления. Из заметных нововведений в конструкции автомобилей можно отметить переход на ШРУСы типа ЯАЗ-214, изменение передаточных чисел в трансмиссии (раздаточная коробка — 2,15 и 1,3, главные передачи — 8,9) и установку аккумуляторной батареи

6СТЭН-140М взамен четырех аккумуляторов типа ЗСТ-84. А в приводе лебедки (которая снова имелась только на базовой модели) в качестве ограничителя усилия вместо срезавших штифтов стала применяться кулачковая муфта.

Первый этап испытаний проходил с 12 июня по 31 июля с базированием в Верхне-

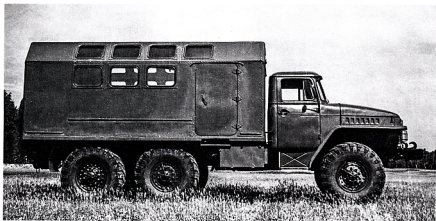




уральские. В этот период все машины ходили по маршрутам Карагайла-Магнитогорск и Верхнеуральск-Краснинское. Практически сразу обозначился ряд проблем, уже знакомых по прошлогодним заводским испытаниям (со сцеплениями, радиаторами, муфтами вентиляторов). Передняя подвеска от МАЗ-200 без одного рессорного листа оказалась неработоспособной: уже через 6 тыс. км рессоры выгнулись в обратную сторону, а рычажные амортизаторы с увеличенным усилием отбоя «кончили» на всех машинах в интервалах от 250 до 2500 км пробега. Картер переднего моста на одной из машин после очередного вредного контакта расколол картер сцепления. Не главной была проблема с тормозами. В этих испытаниях проверялись герметизированные рабочие механизмы двух типов: с плавающими колодами шириной 100 мм и червячным регулировочным механизмом (стояли на автомобилях моделей 375 и 375Т), а также с плавающими колодами шириной 140 мм и винтовым регулировочным механизмом (на модели 375А). Но и те, и другие тормоза оказались в итоге неработоспособными. Систематически происходило заклинивание колодок и нагрев барабанов. От перегрева теряли упругость резиновые манжеты рабочих цилиндров, начиналась течь тормозной жидкости. Многократно рвало шланги, от вибраций почало пневмогудки, переставал корректно работать регулятор давления

компрессора. Счет случаям отказа тормозов шел на десятки, причем низкая эффективность «ручника» не позволяла использовать его как аварийный тормоз. Один раз чуть не случилось беды, когда на фургоне «Урал-375А» тормоза пропали во время спуска с горы Алагау. Водитель удержал машину, двигавшуюся на третьей передаче, в пределах дороги, однако у подножия горы скорость достигла 95 км/ч, что привело к разрушению сцепления. В итоге под конец первого этапа испытаний были введены специальные отметки в путевых листах, предупреждавшие водителей об особой осторожности и ограничении максимальной скорости: не более 20 км/ч в населенных пунктах. В начале августа грузовики вернулись на Уральский автозавод для проведения ремонта и модернизации. В частности, на них смонтировали новую переднюю подвеску с удлинненными рессорами, у которых задние концы, как и прежде, оставались заделанными в резиновые подушки, а передние концы стали крепиться на пальцах. Амортизаторы вернули к стандартным для МАЗ-200 настройкам. Жесткость подвески после этого уменьшилась, обеспечива приемлемую плавность хода. Полноту была уменьшена высота резиновых буферов, что увеличило динамический ход подвески, а под рессоры были установлены трехсантиметровые подкладки, позволявшие исключить удары переднего моста о картер сцепления. Кроме того, на автомобиль

«Урал-375А» были установлены новые негерметизированные тормозные механизмы и традиционные дисковые колеса вместо прежних бездисковых. В таком подкованном анде автомобиль вышел на второй этап государственных испытаний, который продлился с 14 августа по 17 октября. В ходе этапа был совершен длительный пробег из Ммас до Бронниц, где на базе НИИАИ-21 были проведены специальные, пробеговые и лабораторно-дорожные испытания. Но программу в 25 тыс. км пробега выполнить так и не удалось: госкомиссия остановила испытания на отметке в 16 тыс. км из-за выхода из строя всех трех двигателей и все той же неудовлетворительной работы тормозов. Итоги государственных испытаний заняли несколько десятков страниц машинописного текста, после прочтения которых становилось совершенно понятно, насколько сырой была конструкция автомобилей семейства «Урал-375». Об их постановке на производство в таком виде не могло быть и речи. Но разгромный отчет по государственным испытаниям по большому счету не повлиял негативно на дальнейшую судьбу трехосных «Уралов», поскольку правительством уже было принято решение об их производстве. Заводу даже спустили план на сборку 300 полноприводных грузовиков до конца 1960 года. Правда, для срочной доработки конструкции потребовалось мобилизовать все ресурсы автомобильной промышленности СССР.



Опытный «Урал-375А» 1960 года с оригинальной щельнонадежной кабиной, которую изначально разрабатывали для полноприводного грузовика «Урал-377»



## На контроле

В соответствии с утвержденной программой доводки, весной 1960 года Уральский автозавод подготовил три новых опытных образца для проведения контрольных межведомственных испытаний: «Урал-375» (шасси №006), «Урал-375» (№007) и «Урал-375А» (№008). В этих автомобилях был реализован огромный перечень нововведений, призванных устранить все выявленные дефекты. Назовем лишь наиболее важные изменения.

Во-первых, Московский автозавод смог подготовить новые 175-сильные моторы ЗИЛ-375. В сравнении с прежними агрегатами типа ЗИЛ-129, в них подверглись конструктивной переработке почти все узлы — от блока и головки цилиндров вместе с деталями кривошипно-шатунного механизма до систем смазки, питания и вентиляции картера. Во-вторых, была значительно усилена конструкция открытой кабины, а также создана собственная закрытая цельнометаллическая кабина: ее разработку начинали для гражданского грузовика «Урал-377» с колесной формулой 6х4, но так получилось, что первый опытный образец такой кабины привернул именно армейский фургон «Урал-375А». Кабины обоих типов подняли вверх на 40 мм, потянув соответствующим образом высоту капота, а в оперении изменили конфигурацию брызговиков для улучшения

доступа к двигателю. В-третьих, полностью ушли в историю герметичные тормоза и бездисковые колеса. В-четвертых, была переработана конструкция лобовки, получившей горизонтальный барабан. Ну и в пятых, на «Урал-375» теперь тоже попробовали установить «запаску» горизонтально, под платформой, выкроив под нее место за счет обустройства еще одной ниши в полу. Сама платформа при этом немного увеличилась в длину.

Первый этап контрольных испытаний проходил в Чебаркульском районе Челябинской области с начала мая по конец июля. По его окончании машины, как и годом раньше, подверглись ремонту и небольшим доработкам. Второй этап испытаний был проведен с начала августа по конец октября. За это время «Уралы» совершили пробег в Бронницы, а также поработали на дорогах Московской и Рязанской областей, набрав требуемые 25 тыс. км пробега. В ноябре все три автомобиля были полностью разобраны и измерены.

Испытания показали, что автомобили семейства «Урал-375» избавляются от «детских болезней», но остаются нерешенными вопросы надежности работы сцепления, системы охлаждения, раздаточной коробки, карданных передач, передней подвески, рулевого управления, колес с шинами и пневмогидравлического привода рабочих тормозов.

## По обходным технологиям

Параллельно с проведением доводочных работ на заводе шла подготовка к выпуску автомобиля «Урал-375». Организовать это производство на первых порах решено было по технологиям, которые сейчас принято называть обходными. Чтобы не оказывать негативного влияния на процесс массового выпуска грузовиков «УралЗИС-355М», планового задания по которому с завода никто не снимал, на временных площадях к концу 1960 года были организованы три ЦОПа — цеха опытного производства. ЦОП №1 отвечал за сборку редукторов ведущих мостов, ЦОП №2 — за раздаточную коробку, а в ЦОП №3 был обустроен временный конвейер по сборке трехосных грузовиков. Первый товарный «Урал-375» был собран по такой технологии к 7 ноября 1960 года, а установочную партию из 10 машин закончили делать к 31 января 1961 года. С этой даты и ведется отсчет времени серийного производства грузовиков «Урал-375».

Сборка машин по такому принципу продолжалась ровно пять лет в нарастающих объемах: 416 шт., 1689 шт., 2975 шт., 3748 шт., 4372 шт. Что характерно, практически все сходившие с конвейера машины на первых порах передавались в ведение основного заказчика. Поэтому не удивительно, что вплоть до середины 1967 года автомобили семейства «Урал-375» комплектовались



Серийный «Урал-375», выпущенный в четвертом квартале 1962 года



Цельнометаллическая кабина в итоге стала атрибутом серийных грузовиков «Урал-375Д»

светотехникой со встроенной светомаскировкой!

Надо сказать, что в производстве под маркой «Урал-375» в конечном итоге пошла машина, несколько отличавшаяся от опытного образца с контрольных испытаний 1960 года. Так, например, на товарных автомобилях вернулись к вертикальному держателю запасного колеса и короткой платформе без дополнительной ниши в полу. Но при этом в переднюю часть тента внедрили вытые вентиляционные клапаны. Важным отличием стало повышение грузоподъемности: в случае установки лебедки она увеличилась до 5 т, а без лебедки возрастала до 5 т. Как и требовалось по первоначальному техническому заданию, серийные триста семьдесят пятые получили экранированное и герметизированное электрооборудование, а также два топливных бака емкостью 300 и 90 л. Но до установки предпускового подогревателя дело дошло только в 1963 году.

## Время «Д»

Между тем слабым местом грузовиков «Урал-375» продолжала оставаться кабина

с мягким верхом. Несмотря на многочисленные доработки, прочность ее по-прежнему была посредственной, сиденья — неудобными, а герметичность — откровенно плохой. Слабейший отопитель не мог нормально отогреть окна, а принудительная вентиляция зимой осуществлялась только холодным воздухом. Кроме того, кабина с нагретым верхом плохо сочеталась с некоторыми надстройками — например, реактивными системами залпового огня. Да и требования к авиатранспортабельности и маскировке начали меняться. Одним словом, уже в 1963 году военные настойчиво запросили цельнометаллическую кабину — ту самую, что была разработана для автомобилей «Урал-377». Эта «просьба», подкрепленная щедрым финансированием, позволила Уральскому автозаводу оперативно построить, оборудовать и запустить новый прессово-кузовной цех, где в 1964 году и была освоена сборка цельнометаллической кабины. Полноприводные грузовики с этой кабиной получили индекс «Урал-375Д», а выпуск машин со старой кабиной был прекращен.

Вместе с новой кабиной на грузовики «Урал-375Д» также перекочевала более производительная отопительная установка и упрощенная раздаточная коробка, допускающая лишь постоянный привод на все колеса. Как показали испытания, отключение переднего моста на автомобиле «Урал-375» не уменьшало, а лишь увеличивало расход топлива. Дело крылось в поведении передних шин, динамический радиус которых увеличивался при подведении крутящего момента, а сопротивление качению снижалось.

В октябре 1965 года Уральский автозавод изготовил последний автомобиль модели 355М с колесной формулой 4х2, освободив главный конвейер для массового производства грузовиков 6х6. Выпуск базовой модели «Урал-375Д» с незначительными изменениями продолжался вплоть до 1982 года, когда она была заменена на модернизированную версию «Урал-375ДМ», сильнее унифицированную с дизельной новинкой «Урал-4320».





На основе базовой модели «Урал-375Д» выпускалась широкая гамма модификаций, среди которых можно выделить несколько вариантов, производившихся на Уральском автозаводе в Миассе параллельно с базовой моделью.

### «Урал-375А»

Специально под комплектацию автомобилей «Урал» унифицированными армейскими кузовами типа К-375 выпускалось шасси «Урал-375А» с удлинненным задним свесом рамы (на 355 мм), измененной конструкцией горловины топливного бака, выведенной в передний торец бака (чтобы при установке кузова-фургона он

не перекрывал горловину), и запасным колесом, установленным вертикально в заднем свесе на специальной кронштейне (установка запасного колеса сохранялась после установки кузова). Выводная труба глушителя располагалась на «Урал-375А» между колесами задней тележки и дополнительно крепилась к кузову после его установки. На шасси «Урал-375А»

не предусматривался дополнительный топливный бак и лебедка. Серийный выпуск шасси осуществлялся в 1965–1982 годах, а кузова для него изготавливались и устанавливались Козловским и Красногорским комбинатами автофургонов, Новоалександровским целлюлозно-бумажным комбинатом, Красноярским ДОК и другими предприятиями.



### «Урал-375К»

По большому счету, этот бортовой грузовик в северном исполнении (для работы при температуре до  $-60^{\circ}\text{C}$ ) был чем-то средним между народнохозяйственным «Урал-375Н» и армейским автомобилем «Урал-375Д». У него была та же деревянная бортовая платформа, что и у «Урала-375Н», но при этом колеса с системой централизованной подкачки и соответствующие шины.

Кроме того, «Урал-375К» имел ряд особенностей, присущих только ему: улучшенную теплоизоляцию кабины и аккумуляторных батарей, двойное остекление кабины против обмерзания стекол, дополнительный независимый отопитель кабины, все рези-



нопохнические изделия из морозоустойчивой резины, фару-искатель на крыше кабины и дополнительные противотуманные фары в бампере, яркую окраску, контраст-

ную с белым снегом, чтобы машина была заметна издали. Опытные автомобили и небольшие промышленные партии «Урал-375К» для под-

контрольных эксплуатационных испытаний изготавливались в 1967–1974 годах, а серийное производство этой машины продолжалось с 1975 по 1982 год.

Технические характеристики «Урал-375Д»	
Число мест	3
Грузоподъемность	4500 кг (с лебедкой)
Максимальная скорость	75 км/ч
Контрольный расход топлива	48 л/100 км
Электрооборудование	12 В
Аккумуляторная батарея	6СТЭН-140М
Генератор	Г51
Карбюратор	К-89А
Стартер	СТ2
Размер шин	14,00–20
Масса, кг	
снаряженная	8400 (с лебедкой)
полная, в том числе:	13 200
на переднюю ось	3900
на тележку	9300
Наименьший радиус поворота, м	10,5
Дорожный просвет, мм	
400	
Рулевой механизм	
двухзаходный червяк и сектор, с гидроусилителем, передаточное число — 21,5	
Подвеска передняя	
на двух продольных полуэллиптических рессорах с телескопическими амортизаторами	
Подвеска задняя	
рессорно-балансирная	
Сцепление	
двухдисковое, сухое, с механическим приводом	

Тормоза	
рабочие — барабанные на всех колесах, с двухконтурным пневмогидравлическим приводом	
стояночный — барабанный, на трансмиссию, с механическим приводом	
Коробка передач	
механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II, III, IV и V передачах	
Передачные числа	
I — 6,17; II — 3,40; III — 1,79; IV — 1,00; V — 0,78; задний ход — 6,69	
Раздаточная коробка	
двухступенчатая, с постоянным приводом на все колеса и блокируемым межосевым дифференциалом	
Передачные числа	
I — 1,3; II — 2,15	
Главная передача	
двойная, передаточное число — 8,9	
Двигатель	
ЗИЛ-375, V-образный, восьмичилиндровый, карбюраторный, четырехтактный, жидкостного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	95
Рабочий объем, л	7,0
Степень сжатия	6,5
Максимальная мощность	
175 л.с. при 3000 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
47,5 кгм при 1800 об/мин	

# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент\***!  
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ  
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ  
ОПЛАТА



ДОСТАВКА  
ПО РОССИИ



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

## ГАЗ-53 САМОСВАЛ

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagoshop.ru](http://www.deagoshop.ru)

Коллекция «Самосвалы»  
выпускается в формате  
«Самосвалы» и «Самосвалы»  
в формате «Самосвалы»

