**04-130 КАвЗ-49471 6х6 специальный вахтовый автобус на шасси Урал-375НЕ/375НЕМ с использованием каркаса и кузовных панелей КАвЗ-685, мест 24+3, снаряжённый вес 9.1 тн, ЗиЛ-375Я4 180 лс, 76 км/час, г. Курган 1981/82-1985 г.**



 По мере расширения нефте- и газодобычи в СССР в 70-ых годах ХХ века, требовалось все большее количество специальной техники для доставки геологов, строителей и вахтовых бригад к местам добычи. Из-за климатических и дорожных условий обычные выпускавшиеся на тот момент в стране автобусы и грузовики для этих целей не годились.
    В 1978 году во Всесоюзном конструкторско-экспериментальном институте автобусостроения (ВКЭИавтобуспром), расположенном во Львове, началась работа по созданию вахтового автобуса модели «4947», выпускать который предполагалось на шасси Урал-375НЕ/-375НЕМ и [Урал-375К](http://www.denisovets.ru/ural/uralpages/ural375k.html)/-375КМ. Первоначально производителем этих автобусов были определены Нефтекамский завод автосамосвалов и Волоколамский завод строительных конструкций Миннефтегазстроя СССР. Однако, ввиду неготовности первого предприятия к производству, Министерство автомобильной промышленности обязало освоить производство этого вахтового автобуса Курганский автобусный завод.
    До конца 1981 года КАвЗу предписывалось изготовить 200 единиц вахтовых автобусов новой для завода конструкции. Понимая невозможность выполнения такой задачи в установленные сроки, Главный конструктор КАвЗа И.Ф. Басов был вынужден согласовать в министерстве разрешение на замену исходной львовской модели «4947» на аналогичную по назначению «вахтовку», разработанную с учетом возможностей КАвЗа – 24-местный пассажирский отсек был создан с использованием каркаса и кузовных панелей серийного [КАвЗ-685](http://www.denisovets.ru/kavz/kavzpages/kavz685.html). Эта модификация получила обозначение КАвЗ-4947. Салон вахтовки был утеплён термоизоляционным материалом «проксинт» толщиной 8 мм, двери — стекловолокном. Также для улучшения теплоизоляции был устроен двойной пол из шпунтованной доски и двойное остекление окон. Салон обогревался за счёт одного независимого отопителя и обогревателя, работающего от системы охлаждения двигателя. В кабину водителя из салона был проведён звонок. Основным неудобством для пассажиров вахтовки является жёсткая рессорная подвеска грузовика, которая рассчитана на перевозку груза от 5 тонн и больше, что гораздо больше общего веса перевозимых людей.

 Курганские «вахтовки» оказались весьма удачными, а потому из производственного плана завода их исключили только в январе 1985 года – после того, как вышел на проектную мощность автобусный цех НЗАСа. В следующий раз «вахтовка» с кузовом от серийного [КАвЗ-685](http://www.denisovets.ru/kavz/kavzpages/kavz685.html) на некоторое время вернулась в производственную программу Курганского автобусного завода в 1998 году, когда объединение «Спецгазавтотранс» заказало партию таких машин на шасси Урал-4320 с дизелем ЯМЗ-236М2. Эти автобусы получили собственный индекс КАВЗ-4224.

 **Урал-375К** 1975-82 г. - северный для работы при температуре до -60°C. Отличался теплоизоляцией кабины и аккумуляторных батарей, двойными стёклами, дополнительным отопителем, резинотехническими изделиями из морозоустойчивой резины, фарой-искателем на крыше кабины. В 1982 году получил индекс «Урал-375КМ» и выпускался до 1990 года.

 **Урал-375НЕ** (1974-1982) – шасси для специализированных автомобилей с широкопрофильными шинами, неэкранированной системой электрооборудования, без системы регулирования давления в шинах и системы герметизации. После модернизации всего семейства в 1982 году «Урал-375НЕ» получил индекс «Урал-375НЕМ» и выпускался до 1991 года.

**Технические характеристики автомобиля Урал-375Н**

Кабина: трехместная, цельнометаллическая.

Грузоподъемность, кг: по дорогам с твердым покрытием – 7000, по грунту - 5000

Собственная масса, кг – 7700, В том числе на переднюю ось - 3520 В том числе на тележку - 4180

Полная масса, кг – 14925, В том числе на переднюю ось – 4170, В том числе на тележку - 10755

Дорожные просветы под осью, мм: передней – 345, средней и задней - 345

Радиус поворота, м: по оси следа внешнего переднего колеса - 10,8 наружный габаритный - 11,4

Максимальная скорость, км/ч - 75

Тормозной путь со скорости 50 км/ч, м - 18,4

Контрольный расход топлива при скорости 40 км/ч, л/100 км - 45

Двигатель ЗиЛ-375Я4, карбюраторный, четырехтактный, восьмицилиндровый, V-образный.

Диаметр цилиндра и ход поршня, мм – 108х95

Рабочий объем, л - 7,0, Степень сжатия - 6,5, Порядок работы цилиндров: 1-5-4-2-6-3-7-8

Максимальная мощность, л. с. (кВт) - 180 (132,4) при 3200 об/мин

Максимальный крутящий момент, кгс-м (Н-м) - 47,5 (465,8) при 1800-2000 об/мин

Карбюратор - МКЗ-К-89АЕ

Бензонасос - Б10

Напряжение электрооборудования - 12B, Аккумуляторная батарея - 6СТЭН-140М

Прерыватель-распределитель - Р137, Катушка зажигания - Б115, Свечи зажигания - А11-1

Генератор - Г250-П1 или Г287-Б, Регулятор напряжения - РР132, Стартер - СТ130

Сцепление двухдисковое сухое

Коробка передач ЯМЗ-204У, пятиступенчатая с синхронизаторами на II, III, IV и V передачах

Раздаточная коробка двухступенчатая с межосевым блокируемым дифференциалом

Главная передача двойная, пара конических спиральных и пара цилиндрических шестерен

Передаточные числа: коробки передач – I-6,17; II-3,4; III-1,79; IV-1,0; V-0,78; З.Х.-6,69, раздаточной коробки – I-2,15; II-1,3, главной передачи - 8,05

Рулевой механизм двухзаходный червяк и сектор с гидроусилителем, передаточное число - 21,5

Подвеска: передняя на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические телескопические задняя балансирная на полуэллиптических рессорах с реактивными штангами

Тормоза: рабочий барабанный гидропневматический, раздельный по гидравлической части #i стояночный барабанный на трансмиссию с механическим приводом.

Число колес - 6+1, Размер шин – 1100х400-533,

Давление воздуха в шинах: передних колес, кгс/см2 - 3,2, задних колес, кгс/см2 - 3,6

Заправочные объемы, л, и рекомендуемые эксплуатационные материалы:

топливный бак основной - 300, бензин А-76 или АИ-93