**08-087 Урал-43223 6х6 №4 гос. № 43-24 ЧБФ автомобиль сопровождения автопробега 1994 года Overland Challenge с жилым кузовом К-4320 на 5-6 чел., полный вес 14.9 тн, KHD F8L413F 256 лс, 85 км/час, кузов г. Шумерля, шасси г. Миасс 1993 г.**

После пробега Overland Challenge автомобиль №4 Урал-43225 с шумерлинским фургоном стал автомобилем обслуживания заводских команд УралАЗа по автоспорту. А Урал-43225 №5 попал к заводским испытателям и использовался заводскими специалистами как техничка во время дальних испытаний.

Газета "Коммерсантъ" [№249](https://www.kommersant.ru/daily/1155) от 25.12.1993

 **Автопробег "Лондон-Нью-Йорк: по суше"**

**Из Англии в Америку через Сибирь**

       «27 декабря стартует самый протяженный пробег за всю историю автоспорта -"Лондон -Нью-Йорк: по суше", который будет проходить под эгидой ООН. В нем примут участие автомобили Ford Mondeo, Ford Maverick, а в Москве, куда автопробег прибудет 1 января, к ним для осуществления технической поддержки присоединятся российские грузовики "Урал 4320".
 Этот международный проект организован ООН, ЮНЕСКО, ЮНЕП и Королевским географическим обществом Великобритании. Его практическое осуществление проводит Российско-британская творческая ассоциация East-West. Участникам автопробега предстоит преодолеть около 24 000 километров по территории Англии, Франции, Германии, Польши, Белоруси, России, Казахстана, Канады и США. Он будет осуществляться на легковых автомобилях Ford Mondeo (полноприводной вариант) и микроавтобусах Ford Maverick. На участке от Москвы, куда пробег прибывает 1 января, до Берингова пролива к нему для осуществления технической поддержки присоединятся грузовые машины "Урал 4320" Миасского автомобильного завода. Один из "Уралов" будет сопровождать автопробег до самого финиша. Основными спонсорами проекта выступают Ford, "Уралаз" и британская телекомпания Central. Эта акция пройдет под флагом ООН, а также тех стран, по территории которых пролегает трасса автопробега.
 Участникам экспедиции предстоит преодолеть около 14 000 километров по территории России, причем половина пути пройдет в сложнейших условиях сибирских морозов и бездорожья Крайнего Севера. В ходе экспедиции планируется сбор информации этнографического и экологического характера. Финиш автопробега планируется его организаторами на середину марта.»

 Проектом предусматривалось что при движении по сложным дорогам Якутии, Колымы и Чукотки команда должна быть обеспечена техническим обслуживанием, помощью при преодолении труднопроходимых участках пути бытовым сервисным обслуживанием. Для решения этих задач и был выбран автомобиль Урал миасского автозавода.

 Завод взял на себя обязательство подготовить 9 автомобилей Урал в специальном северном исполнение и укомплектовать их экипажами специалистов и водителей имеющих большую практику работы в условиях крайнего Севера. По специальному техническому заданию автозавода Шумерлинский завод автофургонов спроектировал и изготовил специальные высоко комфортабельные автофургоны. Салон в фургоне имеет все удобства для отдыха команды, а его термоизоляции обеспечивает комфортную температуру когда за бортом до -60.

 Салон был оборудован спальными полками на 5-6 человек, кухней, умывальником и туалетом. Обогрев осуществлялся автономной печкой.

 Англичане признавали что, если бы ни Уралы в этой части пробега по Якутии и Чукотке большие гонки не состоялись бы.

 Для сопровождения экспедиции была сформирована рабочая группа под руководством Владимира **Глебова**, в ее состав вошли: Сергей **Носачев**, Александр **Жмаев**, Владимир **Найман**, Алексей **Ильиных**, Владимир **Титов**, Валерий **Саломатов**, Валентин **Абрашкин**, Сергей **Петелин**, Виктор **Галдин**.

 Зимой 1994 года в большом автопробеге от Лондона до Нью–Йорка автомобили «Урал» провели (по якутско–чукотским зимникам - протащили на буксире) караван автомобилей «Форд» через Сибирь, Якутию, снежное бездорожье Чукотки - к Берингову проливу. Окончательный маршрут по России выглядел так: Москва - Миасс - Красноярск - Братск - Усть–Кут - Мирный - Вилюйск - Якутск - Оймякон - Сусуман - Сеймчан - Зырянка - Среднеколымск - Черский - Билибино - Певек - Мыс Шмидта - пос. Лаврентия.

**Список автомобилей сопровождения от УралАЗа "Overland Challenge" пробега 1994 г. Лондон-Нью-Йорк.**

**№1 Урал-43225** с вахтовым автобусным кузовом НЗАС-42112 «Буран», двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос. №43-09 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№2 Урал-43225** с кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на 5-6 человек, двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос. №43-23 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№3 Урал-43225** с кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на 5-6 человек, двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос. №02-60 СВМ, цвет оранжевый;

**№4 Урал-43225** с кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на 5-6 человек, двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос.№43-24 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№5 Урал-43225** с кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на 5-6 человек, двигатель KHD F8L413F 256 лс, гос. №43-25 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№6 Урал-43202** с бортовым тентованным кузовом, двигатель КамАЗ-740.10 210 лс, гос.№ 43-12 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№7 АТМЗ-5** Урал-4320-01 топливозаправщик, двигатель КамАЗ-740.10 210 лс, гос. №10-64 ЧБР, цвет оранжевый;

**№8 АРМ-4** в кузове КМ-4320 на шасси Урал-43203 с кузовом авторемонтной мастерской, двигатель КамАЗ-740.10 210 лс, гос. №43-13 ЧБФ, цвет оранжевый;

**№9 Урал-43202** с бортовым тентованным кузовом, двигатель КамАЗ-740.10 210 лс, гос.№ 15-60 ЧБТ, цвет салатовый.

Пусть никого не удивляет отсутствие воздухозаборников с обеих сторон капота на машинах с шумерлинскими кузовами, они были сняты не столько из-за ненадобности в таких дорожных и погодных условиях, а сколько из-за больших проблем, которые они создавали при очистке лобовых стёкол от снега.

 **Тут надо сделать примечание.** На шестой день как машины вышли из Миасса - 14 января 1994 года на переходе из Новосибирска в Кемерово произошла серьёзная авария с Уралом №8 АРМ-4 авторемонтной мастерской. Вот что пишет руководитель пробега Ричард Кризи (Richard Creasey, England):

 *Грузовик мастерской "Урал" заскользил по наклонной стороне узкого моста, врезался в борт и сильно повредил переднюю подвеску и рулевое управление, а кузов "съехал" вперед на шасси. Ходить/бегать по мосту, чтобы осмотреть повреждения, было все равно что кататься на горных лыжах без лыж. Никто не пострадал, но катастрофа быстро создала "политическую" проблему, потому что русские возложили вину за уральскую катастрофу на Джени.*

 *Джени вела "Маверик" прямо перед грузовиком "Урал", который, по словам русских, должен был резко затормозить, потому что она сбавила скорость. Шины Ford имели массивные шипы, в то время как шины Urals были больше похожи на полозья, отсюда и произошла авария. Виктор Карпухин и большинство уральских водителей немедленно потребовали, чтобы Джени и Мариэль при первой же возможности прекратили движение.*

 Вот гадёныш - какие «полозья». У нашего водителя легковушки и в голове бы не было резко тормозить на льду на шипованной резине, когда сзади тяжёлый грузовик. А водитель Урала просто красавец - ушел от столкновения, рискуя свалиться с моста. Мастерская Урал вернулась в Миасс.

**Урал-4322**

 Первый трехосный капотный «Урал», который мог бы стать серийной заменой уже порядком

устаревшему к середине 1980-х «Урал-4320», в Миассе разработали в рамках начатого весной 1977 года проекта «Суша». В рамках данного проекта в интересах военного заказчика на Уральском автозаводе планировали освоить выпуск семейства трехосных и четырехосных автомобилей повышенной проходимости, максимально унифицированных с грузовиками, которые к тому времени начал изготавливать КамАЗ. Так появился «Урал-4322», которому сохранили капотную компоновку, но оснастили «камазовскими» 210-сильным дизелем и кабиной. Его первый опытный образец грузоподъемностью 5,5 т построили в 1978 году. Следом, в том же году, появились длиннобазная модификация «Урал-4322Б», у которой расстояние между первой и второй осями увеличили со стандартных 3525 мм до 3800 мм, а также седельный тягач «Урал-4422». Свежую струю в проект привнесла покупка Советским Союзом в 1982 году лицензии на производство 8-цилиндровых V-образных «воздушников» Deutz мощностью 232 л.с. В Кустанае (Казахстан) для выпуска этих дизелей начали строить завод, который, будучи еще не введенным в строй, по обходным технологиям приступил к их выпуску в 1992 году. В том же году оснащенным лицензионным двигателем новый уральский капотник пошел в серийное производство, получив обозначение «Урал-43223». Причем его

примитивистский дизайн, приемлемый для опытных образцов, но слишком топорный для серийного автомобиля никто дорабатывать не мтал.

 К сожалению, изготовив лишь несколько сотен моторов, из-за развала страны Кустанайский дизельный завод очень быстро прекратил свое существование. Какую-то часть «Урал-43223» комплектовали серийными дизелями КамАЗ, но вскоре после того, как в апреле 1993 года в Набережных Челнах сгорел выпускавший их завод, производство этих автомобилей было окончательно прекращено.

**Модификации УрАЛ-4322**

Урал-4322Б – длиннобазный вариант с полезной нагрузкой 5,5 – 6,0 т на удлиненном на 275 мм шасси Урал-4320. Получил новую цельнометаллическую грузовую платформу, вмещавшую до 33 военнослужащих.

Урал-43223 – 6,5-тонный многоцелевой грузовик с цельнометаллическим бортовым кузовом.

Урал-43223С - грузовик для ралл-рейдов 1992 г.

Урал-43224 – шасси для специализированных надстроек

Урал-43225 – шасси для установки различных кузовов-фургонов

Урал-44223 – трехосный седельный тягач.

Урал-5323 – вариант грузоподъёмностью 9 т. с установленным дизельным двигателем КамАЗ-7403.10 V8 с турбонаддувом (260 л. с.), появился в 1985 году. Серийное производство началось в 1989 году малыми партиями.

Урал-55223 – специальный автомобиль-самосвал сельскохозяйственного назначения грузоподъёмностью 7.2 т для перевозки навалочных грузов, с двухсторонней боковой (либо трехсторонней) разгрузкой. Мог двигаться в составе автопоезда с прицепом полной массой 11.5 т.

Урал-55224 – промышленный самосвал с задней разгрузкой, выпускавшийся с 1987 по 1993 год.

**Основные ТТХ серийного Урал-43223 (1993 - 1994)**

грузоподъемность, кг 6500
масса буксируемого прицепа, кг 7000 по грунту
11500 по шоссе
полная масса, кг 14900
снаряженная масса, кг 8850
габаритные размеры (ДхШхВ), мм 8050 х 2500 х 2845
размеры платформы (ДхШхВ), мм 4664 х 2330 х 1000
погрузочная высота, мм 1500
колесная база, мм 3800 + 1400
колея передних/ задних колес, мм 2000/ 2000
дорожный просвет, мм 400
наружный радиус поворота, м 11,4
максимальная скорость, км/ч 85
экспл. расход топлива, л/100 км 45
объем топливных баков, л 270
запас хода, км 600

    **Двигатели**:

**Урал-744.10** (лицензия Deutz) дизель, четырехтактный, восьмицилиндровый, V-образный 90°,
верхнеклапанный, воздушного охлаждения
рабочий объем, л 11,31
мощность двигателя, л.с. (кВт) 234 (172) при 2650 об/мин
крутящий момент, кГс\*м (Нм) 70,5 (694) при 1300-1600 об/мин
По заказу устанавливался: KHD F8L413F/ 256 л.с. (188 кВт)

    **Трансмиссия**
сцепление двухдисковое, сухое
коробка передач КамАЗ-141,
механическая, пятиступенчатая
раздаточная коробка двухступенчатая (2,15:1 и 1,3:1)
с блокируемым межосевым дифференциалом (1:2)
главная передача двойная, пара конических и пара цилиндрических шестерен (7,32:1)
размер шин 14,00-20" (370-508)
    **Проходимость**
преодолеваемый брод, м 1,75
преодолеваемый подъем, град. 31

**Хронологи пробега**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Week** | **Date** | **Location** |
| [Week 1](https://h2g2.com/edited_entry/A411094)  | 27 Dec  | London -Folkestone |
|   | 28 Dec  | Folkstone - Paris via Channel Tunnel (UK and France) |
|   | 29 Dec  | Paris - Berlin (France, Belgium and Germany) |
|   | 30 Dec  | Berlin - Warsaw (Germany and Poland) |
|   | 31 Dec  | Warsaw - Minsk (Poland and Belarus) |
|   | 1 Jan  | Minsk - Moscow (Belarus and Russia) |
|   | 2 Jan  | Moscow (Russia) |
| [Week 2](https://h2g2.com/edited_entry/A419285)  | 3 Jan  | Moscow (Russia) |
|   | 4 Jan  | Moscow - Penza (Russia) |
|   | 5 Jan  | Penza - Samara (Russia) |
|   | 6 Jan  | Samara - Ufa (Russia) |
|   | 7 Jan  | Ufa - Miass (The Urals, Siberia, Russia) |
|   | 8 Jan  | Miass (The Urals, Siberia, Russia) |
|   | 9 Jan  | Miass - Kustanay (Siberia, Russia) |
| [Week 3](https://h2g2.com/edited_entry/A419366)  | 10 Jan  | Kustanay - Petropavlovsk (Siberia, Russia) |
|   | 11 Jan  | Petropavlovsk - Omsk (Siberia, Russia) |
|   | 12 Jan  | Omsk - Karasuk (Siberia, Russia) |
|   | 13 Jan  | Karasuk - Novosibirsk (Siberia, Russia) |
|   | 14 Jan  | Novosibirsk - Kemerovo (Siberia, Russia) |
|   | 15 Jan  | Kemerovo - Krasnoyarsk (Siberia, Russia) |
|   | 16 Jan  | Krasnoyarsk - Tayshet (Siberia, Russia) |
| [Week 4](https://h2g2.com/edited_entry/A419375)  | 17 Jan  | Tayshet - Bratsk (Siberia, Russia) |
|   | 18 Jan  | Bratsk (Siberia, Russia) |
|   | 19 Jan  | Bratsk - Ust Kut (Siberia, Russia) |
|   | 20 Jan  | Ust Kut - Mirnyy (Yakutia, Siberia, Russia) |
|   | 21 Jan  | Ust Kut - Mirnyy (Yakutia, Siberia, Russia) |
|   | 22 Jan | Mirnyy - Nyurba (Yakutia, Siberia, Russia) |
|   | 23 Jan | Mirnyy - Nyurba (Yakutia, Siberia, Russia) |
| [Week 5](https://h2g2.com/edited_entry/A419384)  | 24 Jan  | Nyurba - Vilyuysk(Yakutia, Siberia, Russia) |
|   | 25 Jan | Nyurba - Vilyuysk (Yakutia, Siberia, Russia) |
|   | 26 Jan  | Vilyuysk - Yakutsk ( Yakutia, Siberia, Russia) |
|   | 27 Jan  | Yakutsk (Yakutia, Siberia, Russia) |
|   | 28 Jan  | Yakutsk (Yakutia, Siberia, Russia) |
|   | 29 Jan  | Yakutsk - Khandyga (Yakutia, Siberia, Russia) |
|   | 30 Jan  | Khandyga - Oymyakon (Yakutia, Siberia, Russia) |
| [Week 6](https://h2g2.com/edited_entry/A419393)  | 31 Jan | Oymyakon - Susuman (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 1 Feb  | Susuman (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 2 Feb  | Susuman - Seymchan (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 3 Feb  | Seymchan (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 4 Feb  | Seymchan - Zyryanka (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 5 Feb  | Seymchan - Zyryanka (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 6 Feb  | Seymchan - Zyryanka (Eastern Siberia, Russia) |
| [Week 7](https://h2g2.com/edited_entry/A419401)  | 7 Feb  | Zyryanka (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 8 Feb  | Zyryanka - Srednekolymsk (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 9 Feb  | Zyryanka - Srednekolymsk (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 10 Feb  | Srednekolymsk (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 11 Feb  | Srednekolymsk - Andryushkino (Eastern Siberia, Russia |
|   | 12 Feb  | Andryushkino - Cherskiy (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 13 Feb | Andryushkino - Cherskiy (Eastern Siberia, Russia) |
| [Week 8](https://h2g2.com/edited_entry/A419410)  | 14 Feb  | Cherskiy (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 15 Feb  | Cherskiy - Bilibino (Eastern Siberia, Russia) |
|   | 16 Feb  | Bilibino (Chukotka, Eastern Siberia, Russia) |
|   | 17 Feb  | Bilibino - Pevek (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 18 Feb  | Bilibino - Pevek (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 19 Feb  | Pevek (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 20 Feb  | Pevek (Chukotka, Siberia, Russia) |
| [Week 9](https://h2g2.com/edited_entry/A419429)  | 21 Feb  | Pevek - Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 22 Feb  | Pevek - Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 23 Feb  | Pevek - Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 24 Feb  | Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 25 Feb  | Mys Shmidta (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 26 Feb  | Mys Shmidta - Pipin (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 27 Feb  | Mys Shmidta - Pipin (Chukotka, Siberia, Russia) |
| [Week 10](https://h2g2.com/edited_entry/A419438)  | 28 Feb  | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 1 Mar  | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 2 Mar  | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 3 Mar  | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 4 Mar  | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 5 Mar  | Pipin to Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 6 Mar  | Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
| Week 11 | 7 Mar | Lavrentiya (Team leave to Provideniya) (Chukotka) |
|   | 8 Mar  | Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 9 Mar  | Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 10 Mar  | Lavrentiya (Chukotka, Siberia, Russia) |
|   | 11 Mar  | Leave for Wales |
|   | 12 Mar  |   |
|   | 13 Mar  |   |
| Week 12 | 14 Mar  |   |
|   | 15 Mar  |   |
|   | 16 Mar  |   |
|    | 17 Mar  |   |
|   | 18 Mar  | The Diomede Islands |
|   | 19 Mar  | Wales - Teller |
| Week 13 | 20 Mar  | Teller- Nome |
|   | 21 Mar  | Nome |
|   | 22 Mar  | Nome - Safety  |
|   | 23 Mar  | Safety - Nome  |
|   | 24 Mar  | Nome |
|   | 25 Mar  | Nome - Koyuk |
|   | 26 Mar  | Koyuk - Kaltag |
| Week 14 | 27 Mar  | Kaltag - Ruby |
|   | 28 Mar  | Ruby |
|   | 29 Mar  | Ruby - Fairbanks |
|   | 30 Mar  | Fairbanks - Edmonton |
|   | 31 Mar  | Fairbanks - Edmonton |
|   | 1 Apr  | Edmonton - Toronto |
|   | 2 Apr  | Edmonton - Toronto |
| Week 15  | 3 Apr  | Toronto |
|   | 4 Apr  | Toronto - New York |
|   | 5 Apr  | New York |