 **02-155 Урал-375 6х6 бортовой грузовик гп 5 тн с мягкой складной крышей кабины и металлическим кузовом со скамейками, мест 3+27, прицеп 10 тн, тяговая лебёдка 7 тн, полный вес 13.3 тн, ЗиЛ-375 180 лс, 75 км/час, УралАЗ г. Миасс 1960-64 г.**

Предшественниками автомобилей Урал-375 в модельном ряде завода были грузовики УралЗиС-355 и УралЗиС-355М, выпускавшиеся предприятием с конца 40-х до 1965 года. В середине 50-х годов конструкторам поставили задачу: разработать и запустить в серийное производство грузовой автомобиль повышенной грузоподъёмности и проходимости на уровне вездеходной. Первые два образца нового, пока ещё не серийного, грузового внедорожника, получившие индекс «Урал-375», жители Миасса увидели на первомайской демонстрации 1958-го года. После устранения выявленных недостатков уже обретающий знакомые всем нам черты Урал-375 был отправлен на заводской конвейер. Его начали собирать в цехах завода осенью 1960-го года, а официальный запуск нового грузовика в серию состоялся 31 января 1961 г. Вездеход оборудовался централизованной системой регулирования воздуха в шинах (СРДШ) с внутренним подводом воздуха к шинам колёс, с управлением с помощью крана управления давлением и блока шинных кранов. Блок шинных кранов, унифицированный с аналогичным узлом ЗиЛ-157, состоял из шести кранов, каждый из которых был предназначен для отдельной независимой подкачки определённого колеса грузовика. Автомобиль по заказу комплектовался лебёдкой с максимальным тяговым усилием 7 тс, монтировавшейся в задней части рамы, с приводом от коробки дополнительного отбора мощности (КДОМ), установленной на раздаточной коробке, с рычажным включением из кабины, обеспечивавшей отбор мощности до 40% максимальной мощности двигателя (70 л.с.). Привод редуктора осуществлялся с помощью трёх карданных валов с четырьмя шарнирами: переднего и заднего со скользящими шлицевыми соединениями, и промежуточного с двумя опорами. Все карданные шарниры, а также фланцы и опоры промежуточного вала были унифицированы с аналогичными узлами и деталями грузовика ГАЗ-51. Для преодоления глубоких бродов была предусмотрена герметизация узлов и механизмов вездехода.

Первоначально грузовики Урал-375 выпускались с кабинами, имеющими съёмный брезентовый верх и плоское лобовое стекло, складывающееся до уровня капота. А с 1964 года кабина на «Уралах» стала цельнометаллической. Серьёзным недостатком бензинового двигателя для Уралов-375 был очень большой, даже для советских времён, расход топлива. По данным завода-производителя, он составляет 48 литров на 100 километров. В 1977 году уральские грузовики стали оснащаться уже не бензиновыми, а дизельными двигателями серии КамАЗ-740, мощностью в 210 лошадиных сил, гораздо более экономичными. Выпуск новой серии грузовиков, получивших индекс Урал-4320, с дизельными моторами, постепенно наращивался, а производство бензинового Урал-375 – наоборот, сворачивалось. К 1982 году Советская Армия полностью перешла с комплектования Уралами-375 на Уралы-4320.

**Модификации**

**Урал-375** Трехосный грузовой автомобиль типа 6x6 (с кабиной, имеющей мягкий верх) выпускаются Уральским автозаводом (г. Миасс) с 1961 г. Предназначался для нужд армии и народного хозяйства. Последующие модификации:   
**Урал-375Т** - с цельнометаллической кабиной и деревянной платформой с тремя открывающимися бортами, предназначенная для народного хозяйства. Существовали только опытные экземпляры, созданные в 1961-1962 г. На базе Урал-375Т в дальнейшем была создана серийная модель «Урал-375Н».

**Урал-375Б** шасси предназначалось для монтажа различных специализированных установок, таких как фургоны и автоцистерны. Также, как и бортовой Урал-375, этот автомобиль в базовой комплектации оборудовался вертикальным держателем запасного колеса с гидравлическим подъёмником, дополнительным топливным баком объёмом 90 л, коробкой дополнительного отбора мощности и лебёдкой, устанавливавшейся в задней части машины.

**Урал-375С** Седельный тягач на базе автомобиля Урал-375, предназначенный для буксирования специальных полуприцепов выпускается с 1961 г. С цельнометаллической кабиной **Урал-375С-К1** с 1964 г.

**Урал-375Д** Трехосный грузовой автомобиль типа 6х6 (с цельнометаллической кабиной) выпускается с 1964 г.   
**Урал-377** трехосный грузовой автомобиль типа 6х4 выпускается с 1965 г., предназначен для перевозки грузов по грунтовым дорогам и по дорогам с усовершенствованным покрытием.  
**Урал-377С** Седельный тягач (на базе автомобиля Урал-377), предназначенный для буксирования полуприцепов выпускается с 1965 г.

**Урал-375А** – шасси с удлинённой рамой шасси предназначенное для установки кузова-фургона К-375. В отличие от базового автомобиля шасси Урал-375А имеет удлиненную на 335 мм раму и держатель запасного колеса измененной конструкции, перенесенный на задний конец левого лонжерона. Дополнительный топливный бак не устанавливается, а горловина основного бака выведена на его передний торец. Выводная труба глушителя расположена между колес задней тележки и дополнительно крепится к кузову после его установки. Лебедка с приводом, коробка отбора мощности и дополнительная коробка отбора мощности не устанавливаются.

**Урал-375Е** – универсальное шасси для установки различного оборудования и дополнительных надстроек.

**Урал-375К** – специально для эксплуатации в условиях Крайнего Севера.

**Урал-375Н** – народно-хозяйственный автомобиль. Внешними отличиями от Урал-375Д являются отсутствие трубы воздухозаборника, кузов – деревянная платформа с тремя открывающимися бортами, колёса без централизованного регулирования давления в шинах, размер шин — 1100×400-533. Выпускался в 1974-82 годах.

По просьбе потребителя автомобили Урал-375 или Урал-375Д могут выпускаться без платформы. В этом случае на шасси этих автомобилей может быть установлен держатель запасного колеса как вертикального, так и горизонтального расположения.

**Габаритные размеры**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Урал-375** | **Урал-375Д** | **Урал-375С** | **Урал-377** | **Урал-377С** |
| Длина | 7350 | 7350\* | 6990 | 7600 | 6940 |
| Ширина | 2690 | 2690\* | 2500 | 2500 | 2500 |
| Высота по кабине (без груза) | 2680 | 2680 | 2680 | 2620 | 2620 |
| Высота по тенту кузова (без груза) | 2980 | 2980 | - | - | - |
| Погрузочная высота платформы (без груза) | 1420 | 1420 | - | 1600 | - |
| Высота опорно-сцепного устройства (без нагрузки) | - | - | 1750 | - | 1750 |
| Расстояние от оси отверстия под шкворень седельно-сцепного устройства до близлежащих точек узлов, установленных за кабиной | - | - | 1430 | - | 2000 |
| Радиус габарита задней части тягача | - | - | 2060 | - | 1900 |

\* Длина шасси Урал-375А - 8000 мм, ширина - 2500 мм.

**ОБЩИЕ ДАННЫЕ**

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Наименование** | **Урал-375** | **Урал-375Д** | **Урал-375С** | **Урал-377** | **Урал-377С** |
| База (расстояние от передней оси до середины базы задней тележки), мм | 4200 | 4200 | 4200 | 4200 | 4200 |
| База задней тележки, мм | 1400 | 1400 | 1400 | 1400 | 1400 |
| Колея передних, средних и задних колес на плоскости дороги, мм | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 | 2000 |
| Просвет (наименьшее расстояние от плоскости дороги до низших точек автомобиля) при полной нагрузке, мм: | | | | | |
| до картера переднего моста (передней оси) | 400 | 400 | 400 | 455 | 455 |
| до картеров среднего и заднего мостов | 400 | 400 | 400 | 400 | 400 |
| **Углы проходимости (въезда) с полной нагрузкой, град:** | | | | | |
| передний (по буферу) | 44 | 44 | 44 | 44 | 44 |
| задний (по буксирному прибору) | 40 | 40 | 65\* | 42 | 75\* |

\* Для седельных тягачей задний угол проходимости дан по раме

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬ, кг** | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | **Урал-375Д** | **Урал-375С** | **Урал-377** | **Урал-377С** |
| Грузоподъемность автомобиля | 5000 | 5000\* | - | 7500 | - |
| Максимальная нагрузка на седельное устройство | - | - | 5500 | - | 7500 |
| Вес буксируемого прицепа или полуприцепа с грузом | 10000 | 10000 | 12000 | 10500 | 18500 |

\* Грузоподъемность шасси Урал-375А - 5800 кг.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ВЕСОВЫЕ ДАННЫЕ, кг** | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | **Урал-375Д** | **Урал-375С** | **Урал-377** | **Урал-377С** |
| Вес снаряженного автомобиля или тягача | 8000 | 8000\* | 7700 | 7275 | 6830 |
| Полный вес\*\* автомобиля | 13300 | 13300 | - | 15000 | - |

\* Вес шасси Урал-375А — 7100 кг.   
\*\* В полный вес автомобиля включается полезный груз и вес трех человек в кабине (300 кг - для автомобиля Урал-375Д, 225 кг - для автомобиля Урал-377).

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ** | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | **Урал-375Д** | **Урал-375С** | **Урал-377** | **Урал-377С** |
| Максимальная скорость, км/ч | 75 | 75 | 65 | 75 | 65 |
| Контрольный расход топлива на 100 км, л | 48 | 48 | 63 | 48 | 55 |
| Запас хода по контрольному расходу топлива, км | 750 | 750\* | 650 | 625 | 650 |
| Путь торможения автомобиля или тягача со скорости 40 км/ч, м | 15 | 15 | 13 | 16 | 13 |
| Наименьший радиус поворота по колее наружного переднего колеса, м | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 | 10,5 |

\* Для шасси Урал-375А - 625 км.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ЕМКОСТИ (ЗАПРАВОЧНЫЕ ДАННЫЕ), л** | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | **Урал-375Д** | **Урал-375С** | **Урал-377** | **Урал-377С** |
| **Топливные баки:** | | | | | |
| основной | 300 | 300 | 300 | 300 | 300 |
| дополнительный | 60 | 60\* | 110 | - | 60 |
| **Система охлаждения:** | | | | | |
| без подогревателя | 27 | 27 | 27 | 27 | 27 |
| с подогревателем | 30 | 30 | 30 | 30 | 30 |
| **Система смазки двигателя:** | | | | | |
| с масляным радиатором | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 | 9,0 |
| без масляного радиатора | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 | 8,3 |
| Масляный резервуар воздушного фильтра двигателя | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,6 |
| Масляный резервуар воздушного фильтра вентиляции картера двигателя | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 | 0,07 |
| Картер коробки передач | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 |
| Картер раздаточной коробки | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 | 3,5 |
| Картеры редукторов переднего, среднего и заднего мостов (каждый) | 4 | 4 | 4 | 4 | 4 |
| Картер рулевого механизма | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| Гидравлическая система рулевого управления с подъемником запасного колеса | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 | 4,5 |
| Амортизаторы | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 | 1,5 |
| Система гидротормозов | 2 | 2 | 2 | 2 | 2 |

\* На шасси Урал-375А дополнительный топливный бак не устанавливается.

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ДВИГАТЕЛЬ** | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | **Урал-375Д** | **Урал-375С** | **Урал-377** | **Урал-377С** |
| Тип | ЗиЛ-375, V-образный, четырехтактный, карбюраторный, верхнеклапанный | | | ЗиЛ-375Я4, V-образный, 4-тактный, карбюраторный, верхнеклапанный | |
| Мощность (макс.) при 3200 об/мин, л. с. | 180 | 180 | 180 | 180 | 180 |
| Макс. крутящий момент при 1800-2000 об/мин, кгс-м | 47,5 | 47,5 | 47,5 | 47,5 | 47,5 |
| Мощность макс. с ограничением числа оборотов, л. с. | 175 | 175 | 175 | 175 | 175 |
| Число цилиндров | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 |
| Расположение цилиндров | Двухрядное, под углом 90° | | | | |
| Диаметр цилиндра, мм | 108 | 108 | 108 | 108 | 108 |
| Ход поршня, мм | 95 | 95 | 95 | 95 | 95 |
| Рабочий объем цилиндров, л | 7 | 7 | 7 | 7 | 7 |
| Степень сжатия | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |
| Тип зажигания | Батарейное | | | | |
| Порядок зажигания | 1 - 5 - 4 - 2 - 6 - 3 - 7 - 8 | | | | |
| Блок цилиндров | Чугунный с легкосъемными вставными мокрыми гильзами и резиновыми кольцами. Гильза с кислотоупорной вставкой в верхней части | | | | |
| Головки блока цилиндров | Две алюминиевые со вставными седлами и направляющими клапанов | | | | |
| Поршни | Алюминиевые | | | | |
| Поршневые кольца | Три компрессионных чугунных (два верхних -хромированные) и одно маслосъемное стальное, составное | | | | |
| Поршневые пальцы | Стальные, плавающие, пустотелые | | | | |
| Шатуны | Стальные, двутаврового сечения, со смазкой поршневого пальца разбрызгиванием; верхняя головка имеет бронзовую втулку Подшипники шатунные Тонкостенные, взаимозаменяемые, сталеалюминевые (основа - сталь 08кп, антифрикционный сплав - АМО-1-20) | | | | |
| Коленчатый вал | Стальной, кованый, пятиопорный | | | | |
| Подшипники коренные | Тонкостенные, взаимозаменяемые, сталеалюминевые (основа - сталь 08кп, антифрикционный сплав - АМО-1-20) | | | | |
| Маховик | Чугунный со стальным зубчатым кольцом | | | | |
| Распределительный вал | Стальной, кованый, пятиопорный | | | | |
| Привод распределительного вала | Пара косозубых шестерен | | | | |
| Клапаны | Верхние, расположены в головках блока цилиндров в общий ряд наклонно к оси цилиндров; приводятся в движение от распределительного вала с помощью толкателей, штанг и коромысел. Выпускные клапаны пустотелые, охлаждаемые, с жаропрочной наплавкой, имеют механизм шарикового типа для принудительного проворачивания клапана во время работы | | | | |
| Толкатели | Жесткие, стальные, с наплавкой из специального чугуна | | | | |
| Штанги толкателей | Стальные | | | | |
| Коромысла клапанов | Кованые, стальные, с бронзовой втулкой | | | | |
| Газопроводы | Впускной - алюминиевый, общий для обоих рядов цилиндров; выпускные - чугунные, разборные - по одному с каждой стороны блока | | | | |
| Масляный насос | Шестеренный, двухсекционный, расположен с правой стороны блока цилиндров. Маслоприемник - неподвижный | | | | |
| Масляные фильтры | Грубой очистки - пластинчатощелевой, тонкой очистки - центробежный. С 1968 г. по нарастающему графику устанавливается единый полнопоточный центробежный фильтр (центрифуга) | | | | |
| Масляный радиатор | Трубчатый, воздушного охлаждения | | | | |
| Вентиляция картера | Принудительная отсосом картерных газов через трубку и специальный клапан от блока к впускной трубе. Система отключается при преодолении автомобилем брода специальным краном. Свежий воздух поступает через воздушный фильтр вентиляции картера двигателя (маслоналивную трубу); фильтр защищен от попадания в него воды при преодолении брода | | | Принудительная отсосом картерных газов через трубку и специальный клапан от блока к впускной трубе; свежий воздух поступает через воздушный фильтр вентиляции картера двигателя (маслоналивную трубу) | |
| Топливный насос | Типа Б 10, диафрагменный с рычагом для ручной подкачки топлива | | | | |
| Карбюратор | Типа МКЗ-К89А, двухкамерный с падающим потоком смеси, снабженный встроенным ограничителем числа оборотов коленчатого вала двигателя | | | | |
| Фильтры очистки топлива | Два. Фильтр-отстойник щелевого типа расположен на кронштейне топливного бака, фильтр тонкой очистки с сетчатым фильтрующим элементом расположен перед карбюратором | | | | |
| Ограничитель максимального числа оборотов коленчатого вала | Центробежно-вакуумный, с датчиком, имеющим привод от распределительного вала, с исполнительным диафрагменным механизмом на карбюраторе | | | | |
| Охлаждение двигателя \* | Жидкостное, принудительное с центробежным насосом, имеющим отключаемый шкив вентилятора. В систему охлаждения включен термостат с твердым наполнителем | | | Жидкостное, принудительное с центробежным насосом. В систему охлаждения включен термостат с твердым наполнителем | |
| Радиатор | Трубчато-пластинчатый, имеет герметичную пробку и четыре ряда трубок | | | | |

\* С середины 1968 г. (по нарастающему графику) в системе охлаждения введена отводная магистраль, обеспечивающая циркуляцию воды в водяной рубашке двигателя при отключенном радиаторе (байпас).

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ПУСКОВОЙ ПОДОГРЕВАТЕЛЬ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | | | | | | **Урал-375Д** | | | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | | | | | **Урал-377** | | | | | | | | | | **Урал-377С** | | | |
| Тип | Жидкостный, П100 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тепловая производительность, ккал/ч | 14000 | | | | | | 14000 | | | | | | | | | 14000 | | | | | | | | | 14000 | | | | | | | | | | 14000 | | | |
| Рабочий объем котла, л | 2 | | | | | | 2 | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | 2 | | | |
| Расход топлива, кг/ч | 2 | | | | | | 2 | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | 2 | | | | | | | | | | 2 | | | |
| Температура выхлопных газов, °С | Около 500 | | | | | | Около 500 | | | | | | | | | Около 500 | | | | | | | | | Около 500 | | | | | | | | | | Около 500 | | | |
| Воспламенение топливной смеси в котле | От свечи накаливания типа СР65-А | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Источник энергии | Аккумуляторная батарея автомобиля, напряжение - 12 в | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Электродвигатель | МЭ202 номинальной мощностью 11 вт | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **СИЛОВАЯ ПЕРЕДАЧА** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | | | | | | **Урал-375Д** | | | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | | | | | **Урал-377** | | | | | **Урал-377С** | | | | | | | | |
| Сцепление | Сухое, двухдисковое с периферийными пружинами, привод рычажный от педали | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Коробка передач** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| тип | ЯМЗ-204У, механическая, трехходовая, с пятью передачами для движения вперед и одной назад, с синхронизаторами на второй, третьей, четвертой и пятой передачах | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **передаточные числа** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| первой передачи | 6,17 | | | | | | 6,17 | | | | | | | | | 6,17 | | | | | | | | | 6,17 | | | | | 6,17 | | | | | | | | |
| второй передачи | 3,40 | | | | | | 3,40 | | | | | | | | | 3,40 | | | | | | | | | 3,40 | | | | | 3,40 | | | | | | | | |
| третьей передачи | 1,79 | | | | | | 1,79 | | | | | | | | | 1,79 | | | | | | | | | 1,79 | | | | | 1,79 | | | | | | | | |
| четвертой передачи | 1,00 | | | | | | 1,00 | | | | | | | | | 1,00 | | | | | | | | | 1,00 | | | | | 1,00 | | | | | | | | |
| пятой передачи | 0,78 | | | | | | 0,78 | | | | | | | | | 0,78 | | | | | | | | | 0,78 | | | | | 0,78 | | | | | | | | |
| заднего хода | 6,69 | | | | | | 6,69 | | | | | | | | | 6,69 | | | | | | | | | 6,69 | | | | | 6,69 | | | | | | | | |
| Раздаточная (дополнительная) коробка тип | Механическая, двухступенчатая с цилиндрическим блокируемым межосевым дифференциалом, распределяющим крутящий момент между передним мостом и тележкой задних мостов в отношении 1 : 2 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Механическая, двухступенчатая | | | | | | | | | | | | | |
| **передаточные числа** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| высшая передача | 1,30 | | | | | | 1,30 | | | | | | | | | 1,30 | | | | | | | | | 1,30 | | | | | 1,30 | | | | | | | | |
| низшая передача | 2,15 | | | | | | 2,15 | | | | | | | | | 2,15 | | | | | | | | | 2,15 | | | | | 2,15 | | | | | | | | |
| Карданная передача | Карданная передача Открытая, четырьмя валами с шарнирами на игольчатых подшипниках | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Открытая, тремя валами с шарнирами на игольчатых подшипниках | | | | | | | | | | | | | |
| **МОСТЫ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Наименование | **Урал-375** | | | | | | **Урал-375Д** | | | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | | | | | **Урал-377** | | | | | | | **Урал-377С** | | | | | | |
| Передний мост | Ведущий, управляемый, полуоси имеют шарниры равных угловых скоростей дискового типа | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | Управляемый, балка двутаврового сечения, кованая | | | | | | | | | | | | | |
| Средний и задний мосты | Ведущие | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тип картеров ведущих мостов | Литые, стальные с запрессованными полуосевыми трубами | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Главная передача тип | Двойная, пара конических шестерен со спиральным зубом и пара косозубых цилиндрических шестерен | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| передаточное отношение | 8,9:1 | | | | | | 8,9:1 | | | | | | | | | 8,9:1 | | | | | | | | | 8,9:1 | | | | | | | 8,9:1 | | | | | | |
| Дифференциал | Конический, с четырьмя сателлитами | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Полуоси | Полностью разгруженные | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **РАМА И ПОДВЕСКА** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | | | | | | **Урал-375Д** | | | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | | | | | **Урал-377** | | | | | | | | | | **Урал-377С** | | | |
| Рама | Штампованная, из листовой стали, клепаная | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Прицепное устройство** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| переднее | Два жестких буксирных крюка | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| заднее | Буксирный прибор двустороннего действия | | | | | | Два жестких буксирных крюка | | | | | | | | | Буксирный прибор двустороннего действия | | | | | | | | | Два жестких буксирных крюка | | | | | | | | | |  | | | |
| Передняя подвеска | Две продольные полуэллиптические рессоры, передние концы рессор закреплены на раме с помощью ушков и пальцев, задние концы рессор -скользящие | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Амортизаторы | Передние, гидравлические, телескопические, двойного действия | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Задняя подвеска | Балансирная, две полуэллиптические рессоры на скользящих опорах. Над средним мостом ограничительные тросы. Толкающие усилия передаются реактивными штангами | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **КОЛЕСА И ШИНЫ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | | | | | | | | | | **Урал-375Д** | | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | | | **Урал-377** | | | | | | | | **Урал-377С** | | | | |
| Колеса | Специальные, с разъемными ободами, коническими полками и распорным кольцом | | | | | | | | | | Специальные, с разъемными ободами и коническими полками | | | | | | | | | | | | | | |  | | | | | | | |  | | | | |
| **Шины** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| тип | Специальные, переменного давления, модели ОИ-25 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| обозначение | 14.00—20 | | | | | | | | | | 14.00—20 | | | | | | | | 14.00—20 | | | | | | | 14.00—20 | | | | | | | | 14.00—20 | | | | |
| Давление воздуха в шинах | 3,2 - 0,5 кгс/см. кв, регулируемое в зависимости от дорожных условий | | | | | | | | | | Передних колес - 3,2 кгс/см. кв, задних и средних колес - 3.9 кгс/см. кв. | | | | | | | | | | | | | | |  | | | | | | | |  | | | | |
| Система регулирования давления воздуха в шинах | Централизованная, с внутренним подводом воздуха к шинам колес, управление - из кабины водителя | | | | | | | | | | - | | | | | | | | - | | | | | | |  | | | | | | | |  | | | | |
| Оборудование системы регулирования давления воздуха в шинах | Кран управления давлением, блок шинных кранов, блок сальников подвода воздуха, междубаллонный редуктор, колесные краны, воздушные баллоны и трубопроводы | | | | | | | | | | - | | | | | | | | - | | | | | | |  | | | | | | | |  | | | | |
| **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | | | | | | **Урал-375Д** | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | | | | **Урал-377** | | | | | **Урал-377С** | | | | | | | | | | | |
| Рулевой механизм | Левого расположения, с гидравлическим усилителем | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Передаточная пара | Двухзаходный червяк и зубчатый сектор | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Передаточное отношение | 21,5:1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Расположение гидроусилителя | Правое | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Привод рулевого механизма | Карданным валом | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Насос гидроусилителя | Лопастной, двойного действия, приводимый во вращение клиновым ремнем от шкива коленчатого вала | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **ТОРМОЗА** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | | | | | **Урал-375Д** | | | | | | **Урал-375С** | | | | | | | | | **Урал-377** | | | | | | | **Урал-377С** | | | | | | | | | | |
| Ножные | Открытого типа, колодочные на всех колесах; привод пневмогидравлический: для переднего и среднего мостов - совместный, для заднего моста - отдельный | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Ручной | Установлен на выходном валу раздаточной (дополнительной) коробки, барабанного типа с внутренними колодками; привод сблокирован с тормозным краном ножных тормозов для затормаживания прицепа на стоянке | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Воздушный компрессор | Двухцилиндровый, с жидкостным охлаждением головки и блока, с приводом клиновым ремнем от шкива водяного насоса | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Регулятор давления | С шариковыми клапанами | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | | | **Урал-375Д** | | | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | **Урал-377** | | | | | | | | | | | | | | | **Урал-377С** | | | | | |
| Система проводки | 12-в, отрицательные клеммы источников тока соединены с корпусом («массой») автомобиля | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Генератор | Постоянного тока, экранированный, водостойкий, 12 в, 450 вт, с приводом клиновым ремнем от шкива коленчатого вала | | | | | | | | | | | | | | | | | Постоянного тока 12 в, 350 вт, с приводом клиновым ремнем от шкива коленчатого вала | | | | | | | | | | | | | | |  | | | | | |
| Реле-регулятор | Экранированный, брызгозащищенный, состоит из четырех приборов, расположенных на общей панели: реле обратного тока, ограничителя тока и двух регуляторов напряжения | | | | | | | | | | | | | | | | | Состоит из трех приборов, расположенных на общей панели: реле обратного тока, ограничителя тока и регулятора напряжения | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Катушка зажигания | Маслонаполненная, экранированная, герметизированная, снабжена отдельно выполненным добавочным сопротивлением | | | | | | | | | | | | | | | | | Маслонаполненная с добавочным сопротивлением | | | | | | | | | | | | | | |  | | | | | |
| Распределитель | Экранированный, герметизированный, с центробежным регулятором и октан-корректором для регулировки угла опережения зажигания | | | | | | | | | | | | | | | | | С центробежным и вакуумным регуляторами и октан-корректором для регулировки угла опережения зажигания | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Свечи | Экранированные, герметизированные с резьбой 14 мм | | | | | | | | | | | | | | | | | Неразборные с резьбой 14 мм | | | | | | | | | | | | | | |  | | | | | |
| Стартер | Герметизированный, 12 в, 1,8 л. с., с включением от включателя зажигания через блокировочное реле | | | | | | | | | | | | | | | | | 12 в, 1,8 л. с., с включением от включателя зажигания через блокировочное реле | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Аккумуляторная батарея | Одна, 12 в, 140 а-ч | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Выключатель «массы» | Установлен в подставе сиденья. Служит для отключения отрицательной клеммы аккумуляторной батареи от корпуса («массы») автомобиля | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Выключатель зажигания | С замком, включается с помощью ключа | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Электродвигатель отопителя | Двухскоростной, 12-в, 25 вт | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Включатель электродвигателя отопителя | На два положения | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Фары | Две, герметичные с неразборными оптическими элементами, с 2-нитевыми лампами 50 + 40 св | | | | | | | | | | | | | | | | | Две, пылезащищенные с двухнитевыми лампами 50 + 40 св | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Фара поворотная | Фара поворотная Одна, с оптическим элементом, с 2-нитевой лампой 50 + 40 св. Установлена с левой стороны кабины | | | Две, с оптическим элементом, с двухнитевыми лампами 50+40 св. Установлены с левой стороны и с задней стороны кабины | | | | | | | | | - | | | | | Одна, с оптическим элементом, с двухнитевой лампой 50+40 св. Установлена на задней стенке кабины | | | | | | | | | | | | | | |  | | | | |  |
| Подфарники и передние указатели поворотов | Два, с 2-нитевыми лампами 21+6 св. Нить 6 св служит для обозначения габарита автомобиля; нить 21 св - для сигнализации поворота | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Задние фонари и задние указатели поворота | Два, с двумя лампами 21 и 3 св каждый. Лампа 3 св служит для обозначения габарита автомобиля (задний свет), в левом фонаре - дополнительно для освещения номерного знака. Лампа 21 св включается при торможении и для сигнализации поворота | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Плафон кабины | Расположен на потолке кабины. Лампа плафона 6 св включается переключателем | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Подкапотная лампа | Расположена на капоте, включается включателем, смонтированным в ее корпусе, лампа - 3 св | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Лампа подсвета приборов | 1,5 св, вставляется в гнездо, выполненное в щитке приборов | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Контрольная лампа указателей поворота | 1 св, устанавливается на щитке приборов, имеет зеленый светофильтр, лампа включается одновременно с указателями поворотов | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Штепсельная розетка переносной лампы | Две, первая крепится в кабине на левой боковине панели, вторая - на специальном кронштейне на переднем борту платформы | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Штепсельная розетка для присоединения прицепа | Семиклеммовая, крепится на задней поперечине рамы | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Центральный переключатель света | На три положения, служит для включения фар, подфарников, задних фонарей и ламп подсвета приборов. Имеет биметаллический предохранитель на 20 а | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Ножной переключатель света | На два положения. Служит для переключения ламп фар с дальнего на ближний свет | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| Приборы помехоподавления | Два фильтра: один в цепи реле-регулятор - аккумуляторная батарея, второй - аккумуляторная батарея - катушка зажигания. Конденсаторы в цепях датчиков температуры воды, давления масла, электродвигателя отопителя и цепи пуска стартера. Добавочные сопротивления свечей | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |  |
| **ПРИБОРЫ** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | | | **Урал-375** | | | | | | | **Урал-375Д** | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | | | **Урал-377** | | | | | | | **Урал-377С** | | | | | | | |
| Спидометр | | | Со стрелочным указателем скорости и суммарным счетчиком пройденного пути | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Указатель уровня топлива | | | Электрический, действующий только при включенном зажигании. Снабжен датчиком реостатного типа | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Указатель давления масла | | | Электрический импульсный, снабжен датчиком импульсного типа, установленным на двигателе | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Указатель температуры охлаждающей жидкости | | | Электрический импульсный, снабжен датчиком импульсного типа, установленным на двигателе | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Манометр для контроля давления воздуха в пневматической системе автомобиля | | | Пневматический двухстрелочный: нижняя стрелка показывает давление в воздушных баллонах, верхняя - давление в пневмоусилителях тормозов | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Манометр для контроля давления воздуха в шинах | | | Пневматический | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | | | | | | | - | | | | | | | |
| Часы | | | Механические | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | - | | | | | | | - | | | | | | | |
| **КАБИНА** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | | **Урал-375** | | | | | | **Урал-375Д** | | | | | | | | | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | | **Урал-377** | | | | | | | | **Урал-377С** | |
| Кабина | | 3-местная, металлическая с мягким верхом, с откидными рамками ветрового и дверных окон | | | | | | 3-местная, цельнометаллическая с глухим ветровым окном, опускными стеклами и поворотными форточками дверей | | | | | | | | | | | | | | |  | | | | | |  | | | | | | | |  | |
| Отопление | | Водяное, от системы охлаждения; предназначено для отопления кабины и обогрева ветровых стекол | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Поверхность охлаждения (со стороны подачи воздуха),дм. кв. | | 144 | | | | | | 250 | | | | | | | | | | | | | | | 250 | | | | | | 250 | | | | | | | | 250 | |
| Производительность электровентилятора, м. куб./мин | | 1,0 | | | | | | 4,3 | | | | | | | | | | | | | | | 4,3 | | | | | | 4,3 | | | | | | | | 4,3 | |
| **ПЛАТФОРМА** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Наименование** | **Урал-375** | | | | **Урал-375Д** | | | | | | | | | | **Урал-375С** | | | | | **Урал-377** | | | | | | | | | | | | | | | | **Урал-377С** | | |
| Платформа | Металлическая с задним откидным бортом, оборудована откидными скамейками и съемным тентом с дугами; боковые и передний борта надставные решетчатые | | | | | | | | | | | | | | - | | | | | Деревянная с откидными бортами; продольные и поперечные брусья металлические | | | | | | | | | | | | | | | | - | | |
| **Внутренние размеры платформы, мм:** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| длина | 3900 | | | | 3900 | | | | | | | | | | - | | | | | 4500 | | | | | | | | | | | | | | | | - | | |
| ширина | 2430 | | | | 2430 | | | | | | | | | | - | | | | | 2326 | | | | | | | | | | | | | | | | - | | |
| высота бортов (кроме заднего) | 872 | | | | 872 | | | | | | | | | | - | | | | | 715 | | | | | | | | | | | | | | | | - | | |
| **СПЕЦИАЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ АВТОМОБИЛЕЙ Урал-375 и Урал-375Д** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Лебедка | | | | | | | | | Барабанного типа | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Привод лебедки | | | | | | | | | Открытая карданная передача от коробки дополнительного отбора мощности | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Редуктор | | | | | | | | | Червячная глобоидальная пара с передаточным отношением 31 : 1 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тяговое усилие, кгс | | | | | | | | | 6000 - 7000 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Рабочая длина троса, м | | | | | | | | | 65 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Коробка отбора мощности (устанавливается на коробку передач для привода вспомогательных агрегатов) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тип | | | | | | | | | Механическая, одноходовая, с двумя передачами | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Отбор мощности | | | | | | | | | От специальной шестерни промежуточного вала коробки передач | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Общие передаточные числа (с учетом коробки передач) | | | | | | | | |  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| первая передача | | | | | | | | | 2,99 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| вторая передача | | | | | | | | | 1,44 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Коробка дополнительного отбора мощности (устанавливается на раздаточную коробку) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Тип | | | | | | | | | Механическая, одноходовая, одноступенчатая, снабжена масляным насосом | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Отбор мощности | | | | | | | | | Через скользящую муфту от первичного вала раздаточной коробки | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Специальное оборудование седельных тягачей Урал-375С и Урал-377С

Седельно-сцепное устройство - МАЗ-200В, двухшарнирное с автоматическим замком