**07-382 УралЗиС-351 4х2 гидравлический самосвал гп 2.7 тн на шасси УралЗиС-5В, емкость кузова 1.95 м3, мест 2, снаряженный вес 3.51 тн, полный вес 6.35 тн, УралЗиС-5М 76 лс, 60 км/час, эпизодически УралЗиС г. Миасс 1950-58 г**.



 *Из статьи выдающегося историка российского автомобилестроения М. В. Соколова*

*«Гидравлические первопроходцы ЗиС-5. Первые гидравлические самосвалы.»*

*ГП 10-2012, gruzovikpress.ru.*

 «В начале 1947 г. КЭО завода УралЗиС в Миассе получило задание на разработку самосвала на шасси ГАЗ-51 для автосборочного предприятия в Одессе. Самосвал был создан и успешно производился ОдАЗом под индексом ГАЗ-93, однако миассцы решили использовать эту разработку и для себя, применив тот же самосвальный механизм для выпускаемых ими модернизированных «трёхтонок». В мае 1947 г. опытный образец самосвала **УралЗиС-351** начал проходить заводские испытания, а затем был передан в НАМИ, где подвергся испытаниям по заданию Техуправления МАТП СССР. Этот автомобиль значительно отличался от прежних конструкций самосвалов на шасси ЗиС-5 подъёмным механизмом, состоявшим из одного почти горизонтального цилиндра, масляного шестерёнчатого насоса и перепускного крана, объединённых в один агрегат, а вместо архаичных роликов и сегментов появилась система подъёмных рычагов. Верхняя полость цилиндра являлась одновременно и масляным резервуаром.

 Шасси УралЗиС-5 укорачивали сзади на 440 мм, на раму устанавливали надрамник из углового железа, к которому и крепился подъёмный механизм. В отличие от предыдущих моделей на «351-м» сохранялся и буксирный прибор, так что самосвал мог буксировать различные прицепы, роспуски и т. д. Запасное колесо крепилось тоже за кабиной, но на откидном кронштейне иного типа (с храповичным механизмом), облегчённом и смещённом вправо.

 *Как и базовая модель, УралЗиС-351 отличался от московских ЗиС-5 и ЗиС-05 повышенной до 76 л.с. мощностью двигателя*, гидравлической тормозной системой, передаточным числом ГП 6,67 (а не 6,41), установкой бензобака снаружи под платформой, на левом лонжероне рамы (а не под сиденьем шофёра в кабине, куда вновь перенесли аккумулятор).

Система рычагов подъёмного механизма «351-го» и привод к насосу были аналогичны механизмам самосвала ЯАЗ(МАЗ)-205; конструкция масляного насоса, цилиндра и крана управления были идентичны агрегатам ГАЗ-93; КОМ была сконструирована из элементов КОМ «93-го», но приспособлена для крепления на левом люке «зисовской» КП и поэтому имела иной картер и другие шестерни.

 Грузоподъёмность УралЗиС-351 составляла 2,6–2,7 т, вместимость кузова – 1,87–1,95 м3, а с надставными бортами увеличивалась до 2,86 м3. Автомобиль был немного длиннее ЗиС-05 (5546 мм), чуть выше его (2140 мм) и на 60 кг тяжелее (3510 кг). Внутренние размеры платформы – 2340×1810×465 мм (боковых бортов) слегка отличались от «05-го» (высота переднего и заднего достигала 680 мм). Погрузочную высоту по сравнению с ЗиС-05 также удалось понизить до 1127 мм.

 Платформа «351-го» весом 570 кг поднималась до 49° за 9–10 с и опускалась за 12. Конструктивно кузов был почти идентичен «коробу» ЗиС-05, но выполнен более технологично, с гладким сварным полом встык (в отличие от продольных накладок над швами пола у кузова ММЗ) и гнёздами для надставных бортов.

Испытания УралЗиС-351 проводились в НАМИ с июля по сентябрь 1947 г. Всего на испытуемом образце было сделано 3880 циклов «подъем–спуск» (2240 – на заводе и 1640 – в НАМИ), которые выявили лишь небольшие дефекты: износ защитных чехлов кардана подъёмника (продолжал работать без них), обрывы ограничительных цепей заднего борта, поломка фланца сальника вала насоса (из-за чрезмерной затяжки для устранения подтёка масла) и т. д. В выводах комиссии самосвал значился как хорошо скомпонованный, в целом надёжный, удобный в управлении и обслуживании (всего 8 легкодоступных точек смазки), поэтому был рекомендован к серийному производству (с учётом устранения отдельных дефектов).

 Однако в полноценный серийный выпуск «351-е» не пошли, а производились эпизодически в небольшом количестве лишь для собственных нужд – по заказам треста «Уралавтострой» и др. Кузова для них УралЗиС делал сам, но некоторые комплектующие поставляли из Одессы. Эти машины выпускались малыми партиями, часто переоборудовали уже учтённые бортовые единицы, а потому в отчётные сводки они не попадали. И хотя подобные заказы практиковались на большинстве автозаводов (как шефская помощь и т. д.), но не афишировались, отчего и возникло мнение, что УралЗиС-351 был лишь опытным образцом, что неверно. Мелкосерийное их производство продолжалось до 1958 г.»