**07-160 Урал-55571-44 6х6 самосвал задней выгрузки гп 10.225 тн, прицеп до 11.5 тн, емкость кузова 9 м3, мест 3, полный вес 21.555 тн, ЯМЗ-236НЕ2 230 лс, 72 км/час, малосерийно, Автомобильный завод "Урал" г. Миасс 2003 -? г.**



 23-го мая 2003 г. из ворот Экспериментально-исследовательского производства выехал и совершил свой первый пробег опытный образец автомобиля-самосвала с задней разгрузкой Урал-55571-44 с ивековской, образца 1976 г., кабиной «Р» капотной компоновки, построенный на базе серийного Урал-55571-40. Новые кабина и стеклопластиковое оперение не единственные новшества на этом образце. На переднем мосту установили тормоза повышенной эффективности, педальный блок сделали заметно удобнее, а реактивные штанги задней подвески оснащены резинометаллическими шарнирами, существенно повышающими ресурс. Кроме того, возможна установка усиленного рулевого управления, блокировки межколесных дифференциалов, независимого отопителя и других опций. «Урал-55571-44» получил электропневматический механизм переключения передач (массивный рычаг в середине салона заменён джойстиком), обновлённый буфер и светотехнику.

 Тем не менее, новый «капотник» от УралАЗа проигрывал по многим параметрам основным конкурентам и не пользовался широким спросом.

 Однако, Владимир Вольфович Жириновский, взобравшись на УРАЛ во время своего посещения "Автосалона-2003", произнёс: "Урал - вот настоящая машина. Это - русская машина". Надеюсь, его слова, в очередной раз, окажутся пророческими.

*Фрагменты из статьи М. Раллиева «Самосвал «Урал»-55571-44 с кабиной нового дизайна» на на gruzovikpress.ru ГП 04-2004. А здесь http://sibpromtrans.ru/novosti/2004\_06.php, текст тот же, но автор А. Ерохин «САМОСВАЛ УРАЛ-55571-44». Всем спасибо!*

 … Понятно, уже давно назрел вопрос о ее *(кабины)* модернизации и даже полной замене. В 2002 г. на Московском автосалоне завод представил на суд специалистов и общественности капотный седельный тягач «Урал»-44202-051-45 с новой спальной кабиной. А уже в 2003 г., на Российском автосалоне, АЗ «Урал» презентовал на своем стенде капотный 10-тонный самосвал «Урал»-55571-44 с кабиной нового дизайна.

 В принципе, это тот же самосвал «Урал»-55571-40, только с увеличенной базой и, соответственно, длиной. Это потребовалось для установки полуторной трехместной кабины IVECO. Основой новой кабины стала кабина от бескапотной машины. Нижегородским дизайнерам фирмы ПКТ оставалось только «прилепить» к ней «нос», т.е. моторный отсек. Получилось, на наш взгляд, очень неплохо с точки зрения экстерьера и дешевле с точки зрения затрат на ее разработку.

Сразу бросается в глаза сплошное, без делителя, лобовое стекло, что явно улучшило обзорность, новые кронштейны зеркал, да и сами зеркала современной формы – большие, с электрообогревом.

 Но возникали и вопросы. Например, кабину и капотный отсек разделяет «шов» и создается впечатление, что весь передний модуль можно целиком откинуть вперед. Но это, как говорят, «оптический обман». Шов декоративный и только верхняя часть капота открывается «крокодилом» – обычным для «Уралов» способом, что несколько затрудняло доступ к двигателю. И подниматься к открытому моторному отсеку тяжеловато – нет никаких ступенек или кронштейнов на бампере, чтобы поставить ногу.

Зато посадочные подножки очень удобные: большие, с устройством противоскольжения и мягкой петлей из металлического тросика в качестве первой ступеньки. Со стороны пассажира в ступени вмонтирован аккумуляторный ящик.

 Несмотря на удачно сделанные ступеньки и большой проем двери, садиться в кабину неудобно: не за что взяться рукой. Поручень есть, но очень маленький, расположенный в торцевой части панели приборов.

Конечно, по сравнению со старой, новая кабина намного комфортабельнее и просторнее. Она снабжена большим количеством вещевых ящиков. Комбинация приборов хорошо читается, удобны «ивековские» руль и пассажирские сиденья.

Но… Кресло водителя без пневмоподвески. Да, оно регулируется в нескольких плоскостях, но его настройка занимает слишком много времени. Рулевая колонка тоже регулируемая, но только при наличии специального ключа квадратного сечения, наподобие того, которым пользуются проводники в поезде.

Из-за странностей и эргономических просчетов автомобиль оставляет крайне противоречивое впечатление. Так, автоматическое открытие кабинного воздухозаборника и теплая кабина зимой душу греют. А задирание ног выше головы, чтобы добраться до мотора – раздражает. А ведь «Уралы» чаще работают вдали от ремонтных баз, да в не самых лучших дорожных условиях.

 Однако, хорошего в автомобиле больше, чем плохого.

Конструкция рамы и ходовой части «Урал»-55571-44 мало, чем отличается от своего предшественника «Урал»-55571-40. Самое главное – остались хорошие ходовые качества, надежность и проходимость.

 На дороге самосвал ведет себя очень хорошо. Мягко и плавно разгоняется как с грузом, так и без него. Педаль газа работает без задержек, плавно, что позволяет стабильно держать постоянную скорость и на хорошей дороге, и на плохой, и на бездорожье. В последнем случае очень кстати приходится односкатная ошиновка колес и возможность регулирования давления воздуха в них.

Управляемость «Урал»-55571-44 тоже на высоком уровне. Благодаря хорошему гидроусилителю автомобиль одинаково легко управляется как на асфальте, так и на бездорожье. Антиблокировачная система тормозов (АБС) входит в стандартную комплектацию. Оригинальной оказалась система опускания запасного колеса. Причем по конструкции она проста, безо всяких гидравлических ухищрений. Запаска устанавливается по правому борту автомобиля в специальном держателе. Опускается и поднимается держатель с колесом тросом, идущим от специальной лебедки, установленной по левому борту. Такое разделение сторон машины гарантирует водителю отсутствие травм. Усилия на лебедке небольшие.

За кабиной устанавливается вместительный инструментальный ящик. Такие приспособления, как противооткатные башмаки, лопатка, лом крепятся с наружной стороны переднего борта самосвального кузова специальным креплением. Сам кузов может подогреваться выхлопными газами. При подъеме кузова его задний борт открывается автоматически, а водитель управляет процессом, не выходя из кабины. Угол подъема платформы составляет 55о. Естественно, у самосвала «Урал»-55571-44 предусмотрены и стопорные пальцы для надежной фиксации кузова в поднятом состоянии.

Удивило отсутствие противоподкатного бруса у задка автомобиля и металлических защитных решеток на задних фонарях и впереди на фарах. На самосвале, предназначенном для работы и на стройках, и в карьерах, и в труднопроходимой местности, все может случиться, и защита светотехники просто необходима. И воздушный фильтр установлен как-то странно, в передней части арки правого переднего колеса. В таком месте корпус фильтра будет все время влажным и грязным. Рано или поздно это распространится и на фильтрующий элемент, что не добавит ни ему, ни мотору долговечности.

 После испытаний мы высказали свое мнение директору по развитию ОАО «АЗ «Урал» Александру Ведерникову. Приводим его ответ: «Автомобиль в процессе работы. Да, он уже стоит в производственной программе завода и в каталоге он присутствует. Главное – удалось решить те проблемы, которые ставили перед нами потребители. Кстати, вы правильно заметили, что капот конструктивно выполнен, как капот интегрального типа. Он легко отсоединяется целиком при проведении работы по техническому обслуживанию и ремонту двигателя. В настоящее время устраняются недостатки, выявленные в результате испытаний, ведутся работы по расширению модификаций, увеличению грузоподъёмности до 13 т и модернизации трансмиссии автомобиля.

Конечно, гражданскую тематику на базе нового автомобиля мы тоже будем развивать. На шасси нового капотника далее будем устанавливать вахтовки, крановые установки, другую специальную технику. Заводы спецтехники уже работают над применением нового шасси. В общем, планы по развитию тематики нового грузовика у руководства предприятия есть, и будут претворяться в жизнь.»

## Технические характеристики самосвала Урал 55571-44

|  |  |
| --- | --- |
| Колесная формула | 6x6 |
| Полная масса автомобиля, кг | 25755 |
| Распределение полной массы автомобиля, кг | на передний мост | 5980 |
| на заднюю тележку | 19755 |
| Масса перевозимого груза, кг | 11000 / 13000\* |
| Полная масса буксируемого прицепа, кг | 11500 |
| Максимальная скорость, км/ч | 80 |
| Двигатель | ЯМЗ-7601.10 дизельный с турбонаддувом |
| Номинальная мощность двигателя, кВт (л.с.) | 220 (300) при 1900 мин-1 |
| Трансмиссия | девятиступенчатая коробка передач, двухступенчатая раздаточная коробка с блокируемым межосевым дифференциалом |
| Платформа | самосвальная, с задней разгрузкой, ковшового типа, с задним бортом, с обогревом выпускными газами |
| Объем платформы, м3 | 9,0 |
| Угол подъема платформы, град. | 55° |
| Кабина | цельнометаллическая, трехместная, повышенной комфортности, оборудована системой вентиляции и отопления, оперение стеклопластиковое на металлическом каркасе |
| Шины | 425/85 R21 КАМА-1260, КАМА-1260-1, 390/95 R20 КАМА-Урал с регулируемым давлением |
| Емкость топливного бака, л | 300 |
| Габаритные размеры автомобиля, мм | длина | 8170 |
| ширина | 2500 |
| высота | 3275 |

\* — С соответствующими эксплуатационными ограничениями