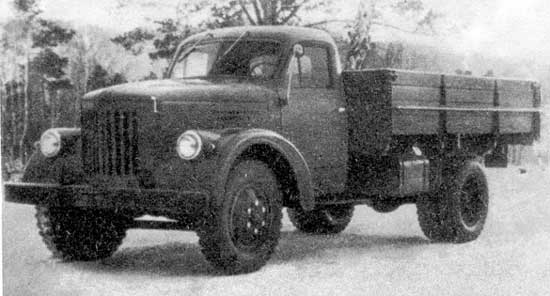
**02-312 Урал-355М 4х2 бортовой грузовик гп 3.5 тн, мест 2, прицеп 5 тн, вес: снаряженный 3.36 тн, полный 7.01 тн, Урал-353А/353В 85/95 лс, 75 км/час, 192580 экз., УраАЗ г. Миасс, 1958-65 г.**

*Об этой машине во всех подробностях и деталях, да и с немалым мастерством, изложено в книге М. В. Соколова «Автомобили УралЗиС», Барнаул 2013. А здесь из общедоступных источников. Всем спасибо.*

Историки отечественной техники считают, что в тот день, когда с конвейера Миасского автозавода сошел последний УралЗиС-355М, закончилась эпоха трехтонки ЗиС-5. Он же «Захар Иванович», как его прозвали в народе. Который за годы войны стал настоящей легендой. Почему именно тогда? Дело в том, что 355М был последней модификацией знаменитого «Захара». Но эта машина, кстати, ставшая весьма успешной и вполне самостоятельной разработкой, была незаслуженно задвинута на задворки истории советского автомобилестроения.

В 1947 году в конструкторско-экспериментальном отделе (КЭО) УралЗиСа параллельно с модернизацией ЗиС-5, под руководством Главного конструктора завода А.С. Айзенберга, начались работы по созданию нового трехтонного автомобиля, который бы отвечал всем требованиям того времени по безопасности, надежности, комфорту для водителя и условиям эксплуатации. В течении 1948-1951 годов было создано несколько макетных образцов, носивших обозначения ЗиС-5М1, ЗиС-5М2 и т.д. По настоящему работы над новой машиной начались в 1951 году, после завершения основных работ над автомобилями ЗиС-5М и УралЗиС-352, постановкой их на производство и назначением на должность Главного конструктора завода С.А. Курова. Именно опытные образцы 1951 года впервые получили наименование УралЗиС-353, к тому же они принципиально отличались от ранее изготовленных макетов. Естественно у УралЗиС-353 были новые цельнометаллические оперение и кабина, впервые оснащённая отопителем и обдувом лобового стекла. Однако, перспективы внедрения в производство УралЗиС-353 и его газогенераторной модификации УралЗиС-354, в облике которых просматривались мотивы автомобиля ЗиС-150, были неопределенными из-за того, что изготовить комплект штамповой оснастки для новой кабины и оперения не могли. Решение этой проблемы нашлось в середине 1952 года, когда на Уральский автозавод был направлен старшим конструктором, Главный конструктор ГАЗа, А.А. Липгарт. Он предложил изменить общую компоновку машины, немного надвинув кабину на двигатель, а саму кабину с изменением передней панели и пола использовать от автомобиля ГАЗ-51. На основе этих предложений было разработано новое техническое задание на автомобиль УралЗиС-353.

После XX съезда КПСС завод изменил название модели автомобиля **УралЗиС-353** на **Урал-355М**. Таким образом, новый автомобиль, имеющий даже другую компоновку и внешний вид, принципиально отличающийся от выпускаемого, превратился в модернизированный придаток действительно устаревшей модели УралЗиС-355. В декабре 1957 года с главного конвейера завода сошла первая установочная партия автомобилей **Урал-355М** в количестве 20 шт., ряд узлов которых были изготовлены по обходным технологиям или универсальным способом. С 1 июля 1958 года автомобиль **Урал-355М** стал сходить с конвейера автозавода параллельно с УралЗиС-355, а в октябре 1958 года, в преддверии празднования 41-й годовщины Октября, завод полностью перешел на выпуск новой модели.

Особой надежностью отличался модернизированный двигатель Урал-353В, ресурс которого нередко превосходил ресурс автомобиля и его переставляли на другие машины. За время cерийного выпуска в машину вносили усовершенствования. Однако, начало производства 3-осного автомобиля Урал-375 требовало в краткие сроки наращивание его выпуска, а для этого необходимо было перенести его сборку с временного конвейера на конвейер сборки Урал-355М, последний из которых сошел с главного конвейера 16 октября 1965 года. Всего за семь лет было выпущено около 192580 грузовиков Урал-355М. В этот день эпоха «Захара Ивановича» закончилась.

**Модификации.**

**Урал-381**. В целях дальнейшего повышения проходимости в 1958-1959 годах по заказу Южно-Уральского Совнархоза была разработана и выпущена партия полноприводных (4х4) автомобилей Урал-381 на базе Урал-355М. Особенностью этого автомобиля являлась оригинальная раздаточная коробка. Поскольку задний мост был от Урал-355М, а передний мост заимствован от автомобиля ГАЗ-63, то у мостов были разные передаточные числа, поэтому в раздаточной коробке передаточные числа привода переднего и заднего мостов были различными, но в сумме с передаточными числами обоих мостов они были одинаковыми и исключали пробуксовку колес и возникновение паразитной мощности между мостами. Большинство автомобилей Урал-381 были изготовлены в самосвальном исполнении, которые долгое время работали на строительстве в Челябинске и селах Челябинской области.

**Шасси Урал-355М** использовалось для установки различных кузовов и оборудования: деревообрабатывающим производством самого Уральского автозавода устанавливались кузова-фургоны, Еманжелинским механическим заводом (Челябинская обл.) – цистерны для перевозки топлива АЦ-2,6-355М, а Новотроицким механическим заводом Киргизского совнархоза – цистерны емкостью 2380 л для молока АЦМ-2,3-355М. Рядом заводов был налажен выпуск других специализированных автомобилей: автоцистерн для перевозки питьевой воды, пожарных автоцистерн (АЦУ-62), передвижных компрессорных станций (АПКС-6П-8), поливомоечных машин (ПМ-10-355М), ассенизационных автомобилей (АНИ-355М). В Алма-Атинском автотресте на базе Урал-355М изготавливались автобусы, а в автохозяйствах не редко эти автомобили переоборудовались в самосвалы, лесовозы, седельные тягачи и т.п.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Параметры | [УралЗиС-355](http://xn----7sbb5ahj4aiadq2m.xn--p1ai/guide/army/tr/ural355.shtml) | Урал-355М |
| Грузоподъемность, т | 3,0 | 3,5 |
| Снаряженная масса, кг | 3150 | 3360 |
| Полная масса, кг | 6300 | 7010 |
| Распределение полной массы по осям (без груза/с грузом), кг - на переднюю ось - на заднюю ось | 1330/1500 1820/4800 | 1580/1810 1780/5200 |
| Габаритные размеры, мм: длина ширина высота | 6125х2280х2160 | 6290х2280х2080 |
| База, мм | 3810 | 3824 |
| Колея передних колес, мм | 1545 | 1611 |
| Колея задних колес, мм | 1675 | |
| Клиренс, мм - под передним мостом - под задним мостом | 295 250 | 307 262 |
| Наименьший радиус поворота по колее переднего колеса, м | 8,6 | 8,0 |
| Продольный радиус проходимости, мм | 5250 | 4500 |
| Поперечный радиус проходимости, мм | 1300 | |
| Углы въезда, съезда, град: передний / задний | 68/28 | 44/30 |
| Макс. скорость, км/ч | 70 | 75 |
| Расход топлива при скорости 40 км/ч, л/100 км | 27 | |
| Двигатель | рядный, карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый | |
| УралЗиС-355 | Урал-353 |
| Рабочий объем, л | 5,55 | |
| Степень сжатия | 5,7 | 6,0 |
| Макс. мощность л.с. (об/мин) | 85 (2600) | 95 (2600) |
| Макс. крутящий момент, кгм (об/мин) | 29,5 (1200) | 31,0 (1200) |
| Электрооборудование | батарейное 12 В | |
| Сцепление | двухдисковое, сухое | двухдисковое, сухое, ступица ведущих дисков разрезная |
| Коробка передач | 4-ступенчатая, трехходовая | |
| Передаточные числа КПП | 6,6; 3,74; 1,84; 1,0; задний ход - 7,63 | |
| Главная передача | пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических шестерен | |
| Передаточное отношение | 6,27:1 | |
| Карданная передача | 2 закрытых шарнира на подшипниках скольжения | 2 открытых шарнира на игольчатых подшипниках |
| Колеса | дисковые с одним съемным бортовым кольцом | |
| Размер шин | 37х7 или 210-20 | 8,25-20 |
| Тормоза | барабанные, 2-колодочные | |
| Рабочий привод | на все колеса, с гидроприводом | на все колеса, с гидроприводом; каждая колодка заднего тормоза приводится в действие отдельным гидроцилиндром |
| Ручной тормоз | на колодки задних колес с тросовым приводом | барабанный, центральный на коробке передач |
| Рулевой механизм, тип | глобоидальный червяк с роликом | глобоидальный червяк с 2-гребневым роликом |
| Передаточное отношение | 20,5:1 | |
| Запас топлива, л | 110 | |
| Октановое число бензина | 66 | |
| Кабина | 2-х местная, 2-дверная, полностью деревянная; ветровое стекло двойное, у водителя имеет поднимающуюся рамку | 2-местная, дерево-металлическая; оборудована отопителем, обдувом ветрового стекла, мягкими разделенными сиденьями |
| Стеклоочиститель | на поднимающей рамке с ручным приводом | 2 вакуумных |
| Стеклоподъемники дверей | с ручным приводом | |
| Платформа | деревянная с тремя откидными бортами | |
| Внутренние размеры платформы, мм длина ширина - высота борта | 3070х2070 578 | 3540 2069 590 |