

СЕМЕЙСТВО УРАЛЬСКИХ ВЕЗЕЛОВ

На нашей вкладке

Одна из важнейших задач, стоящих перед нашими автомобилестроителями, — создание грузовой автомобильной повышенной проходимости, способных экономично работать не только на шоссе, но и в условиях бездорожья.

Уральский автомобильный завод выпускает грузовые машины «Урал-335М». В свое время у этой модели была добрая слава. Но последнее время из автохозяйств стали поступать тревожные сигналы: уральские грузовики ненадежны. Дело дошло до того, что комиссия партийно-государственного контроля проверила жалобы и сделала вывод: качество отдельных узлов грузовика действительно низкое. Коллектив завода правильно воспринял критику. Было проведено общее собрание партийно-хозяйственного актива, такие собрания провели в каждом цехе. Обследовано большое количество уральских грузовиков в разных автохозяйствах. Отдельные, вызывавшие нарекания узлы были усовершенствованы. Колесный вал теперь выпускается с уплотнением заднего подшипника. На крестовину дифференциала надевается бронзовая втулка. Улучшены термообработка шкворнового узла и изготовление стальных пружин для тормозных колодок. К каждой выпускаемой машине придется дополнительный комплект вкладышей подшипника колесного вала. Сейчас усилил всего коллектива уральцев направлены на то, чтобы улучшить качество старого и скорее начать производство усовершенствованного грузового автомобиля «Урал-375Д». Этот автомобиль уже успешно прошел испытания в самых различных условиях.

Мясные автостроители создали вездеходы, необходимые строителям газо- и нефтепроводов, энергетикам, целинникам, геологам.

Высокой проходимости автомобиля уральцы достигли за счет одинаковой колес все трех ведущих мостов с одинарными колесами, а также централизованной системы регулировки давления воздуха в шинах (размер их 14,00—20). Система герметизации узлов, примененная в конструкции автомобиля, позволяет преодолевать броды, а высокий дорожный просвет (410 мм) под тремя ведущими мостами обеспечивает движение автомобиля по глубокому снегу и грунтовой дороге с глубокими колеями. Автомобиль «Урал-375» успешно работает и на шоссейных дорогах, буксируя прицеп общим весом до 10 тонн.

Используя основные узлы и агрегаты базовой модели «Урал-375», завод начал выпуск седельного тягача «Урал-375С» для 13-тонного прицепа. Одновременно идет работа над трехосным автомобилем повышенной проходимости «Урал-377» грузоподъемностью 7,5 тонн.

Три ведущих моста в сочетании с одинаковой колеей при достаточно большом дорожном просвете обеспечивают и этому автомобилю хорошую проходимость на различных грунтовых дорогах. Автомобиль способен буксировать прицеп общим весом от 5 до 10,5 тонны (в зависимости от состояния дорог), поэтому он идет широко применение в самых различных отраслях народного хозяйства.

Отрабатывается также конструкция седельного тягача «Урал-377С», созданного на базе основной модели. «Урал-377С» предназначен для буксировки полуприцепа общим весом до 19 тонн.

В настоящее время уральские грузовики выпускают с двигателем Московского автозавода имени Лихачева ЗИЛ-375. Это карбюраторные V-образные восьмицилиндровые двигатели, развивающие мощность 180 л. с. при 3200 об/мин. Однако такая мощность недостаточна для всего семейства автомобильной. Поэтому уральский завод разработал серию новых карбюраторных V-образных двигателей «Урала» с рабочим объемом 8, 9 и 10 литров и мощностью соответственно 205, 225 и 240 л. с.

На используемые сейчас двигатели ЗИЛ-375 устанавливаются экранировавшая система электрооборудования и предпусковой подогреватель. Применено двухдисковое сцепление, имеющее значительно больший срок службы.

Раздаточная коробка «Урала-375» имеет дополнительную понижающую передачу. В коробку встроено несимметричный

меховый дифференциал, который распределяет крутящий момент между тележкой задних мостов и передним мостом пропорционально их сцепным весам (2:1).

Для облегчения управления автомобилем, особенно при движении по бездорожью, в систему рулевого управления введен гидравлический усилитель.

Тормоза действуют на все колеса, поэтому при небольшом усилии на тормозную педаль (20—25 кг) можно остановить полностью загруженный автомобиль, движущийся со скоростью 30 км/час, на расстоянии до 10 метров. Высокая надежность тормозной системы достигнута благодаря раздельному независимому приводу ножных тормозов с двумя главными цилиндрами. Один из них приводит в действие колесные цилиндры переднего и среднего мостов, второй — заднего моста. Такая схема гарантирует от заноса в случае выхода из строя одного из приводов тормозов.

Заводом отработаны и внедрены в производство лебедка с тросоукладчиком, которая приводится в действие от дополнительного привода, установленного в раздаточной коробке. Введена новая передняя подвеска автомобиля с использованием рессор и телескопических амортизаторов от автомобиля МАЗ-300. Подвеска обеспечивает лучшую плавность хода и значительно долговечнее прежней. Повышены сроки службы водяного и масляного радиаторов, балок заднего и среднего мостов.

На УралАЗе заканчивается подготовка производства цельнометаллической кабины.

Автомобиль повышенной проходимости «Урал-377» по своей компоновке не отличается от базовой модели «Урала-375». Большинство узлов его — сцепление, коробка передач, карданные валы, система охлаждения двигателя, рулевое управление с гидросистемой руля, тормозная система, передняя подвеска, ступицы колес — полностью взаимозаменяемы. Двигатель, средний и задний мосты, задняя подвеска, рама автомобиля используются с небольшими изменениями. На автомобиле «Урал-377» нет системы герметизации узлов, централизованной системы накачки шин.

В сентябре 1963 года опытные образцы «Урала-377» прошли государственные испытания.

А. ТИТКОВ,
главный конструктор УралАЗа.

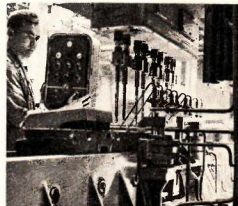
г. Миасс
Челябинской области.

С ЯРОСЛАВСКОГО МОТОРНОГО

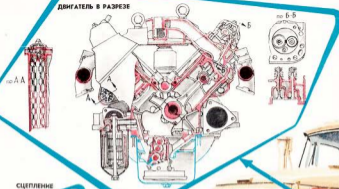
Работники Ярославского моторного завода постоянно работают над повышением качества своих изделий. Моторостроители ЯАЗ-204 и ЯАЗ-206 вырос за последние годы в два раза. В дальнейшем намерено увеличить его еще на тысячу часов.

На снимке: в дизельном цехе Ярославского моторного завода.

Фото Г. Сарачнева
(фотохроника ТАСС)

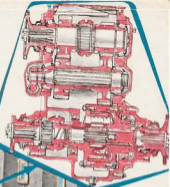


ДВИГАТЕЛЬ В РАЗРЕЗЕ



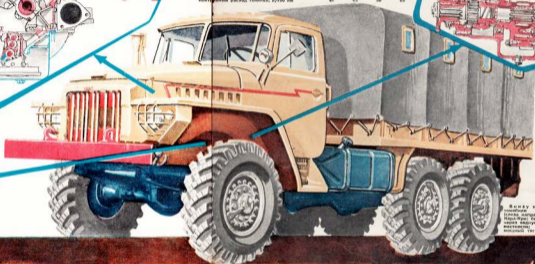
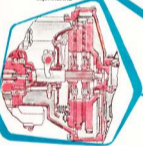
ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Модель автомобиля	«Урал-335А»	«Урал-335С»	«Урал-377»	«Урал-377С»
	Длина, мм	3350	6080	3800
Ширина, мм	2000	3500	3500	2500
Высота (по кабине), мм	2680	3680	3370	3570
Грузоподъемность, кг	до 5000	—	7500	—
Вес (полностью снаряженного), кг	—	—	—	—
— по дорогам I и II кл.	10 000	—	10 500	—
— по лесным дорогам	5000	—	5600	—
Полный вес автомобиля с грузом не более (в кг)	13 300	21 000	13 000	20 500
Максимальная скорость автомобиля с полной нагрузкой, км/час	75	68	75	60
Клиренсный зазор, мм	47	63	50	65



КОРПУС ПЕРЕДАЧ И РАЗДАТКАЯ КОРПУСА

СЦЕПЛЕНИЕ



Вспну на фото — крассе дн-машине прсрорате мотосилок (слева направо) в гласке гурьинке Митрофане Касаровиче на страве; мотс едуюю програду в страве; мотосилок на прсрорате мотс мотосилок тсгр.

НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ „УРАЛ“

