**02-422 Урал-375Д 6х6 бортовой грузовик многоцелевого назначения гп 5 тн, мест 3 и 27 в кузове, прицеп 10 тн, тяговая лебёдка: усилие 6-7 тн, длина троса 65 м, вес: снаряженный 8.2 тн, полный 12.9 тн, ЗиЛ-375 180 лс, 75 км/час, УралАЗ г. Миасс 1964-82 г.**



*По материалам на parm.mybb.ru. Спасибо создателям сайта и авторам статей за доступность и высокую достоверность изложения.*

 С июля 1964 года на Уральском автомобильном заводе началось производство усовершенствованного вездехода, получившего индекс Урал-375Д. Автомобиль Урал-375Д предназначен для перевозок грузов, людей и буксировки прицепов по всем видам дорог и по бездорожью. На нём была установлена полностью металлическая кабина с жёсткой крышей, глухим ветровым окном и дверями с окнами, снабжёнными форточками, унифицированная с кабиной готовившегося в то время к постановке на конвейер грузовика Урал-377. По особому требованию заказчика на крыше мог устанавливаться люк, а на крыльях – ограничители габаритов.
Кроме того, в конструкцию машины были внесены следующие изменения:
– передний мост стал неотключаемым, вследствие чего изменилось устройство раздаточной коробки;
– установлен новый более мощный отопитель, в цепи электродвигателя которого вместо проходного конденсатора типа КБП-Ф введены два конденсатора типа КБП-С;
– часы перемещены в крайнюю левую часть арматурного щита кабины.
 Базовый вариант бортового грузовика представлял собой вездеход с коробкой дополнительного отбора мощности и лебёдкой, но вместе с тем в зависимости от области применения конкретного автомобиля или пожеланий заказчика выпускались и версии, оборудовавшиеся отдельно или в комплекте коробкой отбора мощности и коробкой дополнительного отбора мощности, с лебёдкой или без, а также с полным отсутствием перечисленной комплектации\*. Коробка дополнительного отбора мощности, устанавливавшаяся по требованию заказчика на машинах без лебёдки, использовалась для привода различных устройств по усмотрению потребителя. Грузоподъёмность вездехода с лебёдкой составляла 4500 кг, без неё – 5000 кг.
Автомобиль выпускался до 1982 года, когда ему на смену пришёл модернизированный Урал-375ДМ.

\* **Комплектации УРАЛ-375Д**

· 375Д-0000000 – бортовой с коробкой дополнительного отбора мощности и лебёдкой.
· 375Д-0000004Б – бортовой с коробкой отбора мощности, коробкой дополнительного отбора мощности и лебёдкой.
· 375Д-0000008Б – бортовой без дополнительной комплектации.
· 375Д-0000016Б – бортовой с коробкой дополнительного отбора мощности.
· 375Д-0000027 – бортовой с коробкой дополнительного отбора мощности и лебёдкой, без комплекта деталей платформы.
· 375Д-0000032Б – бортовой с коробкой дополнительного отбора мощности и лебёдкой, с дополнительными фарами под буфером.

**Модификации и их конструктивны особенности.**

Наряду с седельным тягачом на базе Урал-375Д, получившем обозначение Урал-375СК1 и в целом конструктивно не отличавшемся от своего предшественника, в линейке серийных модификаций вездехода прибавились ещё несколько наименований.
Вместо Урал-375Б началось производство шасси для специализированных установок Урал-375Е, выпускавшихся в различных вариациях дополнительной комплектации\*\* (или без неё), куда входили:
– дополнительный топливный бак;
– вертикальный держатель запасного колеса;
– горизонтальный держатель запасного колеса;
– коробка отбора мощности;
– коробка дополнительного отбора мощности;
– лебёдка.
Дополнительный бензобак и вертикальный держатель запасного колеса с гидравлическим подъёмником располагались, как и на базовом Урал-375Д, за кабиной, горизонтальный держатель запасного колеса с откидным кронштейном, также оборудованный гидроподъёмником – на правом лонжероне рамы. На шасси с горизонтальным держателем ставилась труба эжекции, состоявшая из четырёх частей, и не устанавливался дополнительный топливный бак. Полезная нагрузка для автомобиля с лебёдкой составляла 5300 кг, без лебёдки – 5800 кг.
 Кроме того, к перечисленным модификациям в 1965 году добавилось отдельное шасси Урал-375А, предназначенное в основном для монтажа фургонов типа К-375, полезная нагрузка которого составляла 5800 кг. Эта машина отличалась удлинёнными на 335 мм лонжеронами рамы в её задней части, а также отсутствием дополнительного бензобака и лебёдки. Топливный бак автомобиля опустили на 60 мм, его горловина располагалась вертикально и была выведена на переднюю стенку бака, а запасное колесо помещалось в держателе с откидным кронштейном и гидравлическим подъёмником, крепившемся на заднем конце левого лонжерона рамы. Выпускная труба ставилась в правой средней части рамы между колёсами задней тележки на резиновых амортизаторах, её конец подвешивался на двух прорезиненных ремнях к кузову спецустановки во время её монтажа. Базовый вариант шасси без дополнительной комплектации носил заводское наименование 375А-0001010, а в оснастку единственной специальной версии под индексом 375А-0001018 входила только коробка дополнительного отбора мощности.
В число экспортных модификаций вездехода входили варианты для умеренного и тропического климата, а также отдельные версии для Германской Демократической Республики. Эти автомобили отличались от обычных использованием отборных комплектующих, более качественной сборкой, тщательным контролем и приёмкой исключительно военпредами.
Специально для Национальной Народной Армии ГДР (NVA) поставлялся Урал-375ДК1 и его модификации, которые, в отличие от стандартных экспортных Урал-375ДЭ, штатно оборудовались люком на крыше кабины, ограничителями габаритов на крыльях, буксирной проушиной и дополнительными подфарниками на буфере, а также дополнительными фарами под буфером.
 На выпускавшийся с 1969 года Урал-375ДЮ и его модификации устанавливались приборы электрооборудования, провода и осветительная арматура, а также неметаллические детали и резинотехнические изделия, включая шины, предназначенные для использования в условиях тропического климата. Грузовик оборудовался двигателем ЗИЛ-375Т, разработанным для эксплуатации в диапазоне температур от +45°С до −10°С и относительной влажности воздуха до 98% при +35°С. Паровой клапан пробки радиатора мотора был рассчитан на открытие при избыточном давлении 0,45-0,55 кгс/см2 против 0,28-0,38 кгс/см2 у базовой модели, а топливопроводы системы питания изготавливались из латунных трубок вместо стальных. В отличие от обычных грузовиков тропический вариант не комплектовался отопителем и пусковым подогревателем, оснащался аккумуляторной батареей 6Т-СТ-132ЭМС-Т ёмкостью 132 Ач и окрашивался только в песочный цвет.
 С 1969 года на УралАЗе производилась модификация Урал-375К грузоподъёмностью 5000 кг, созданная для эксплуатации в районах Крайнего Севера при температуре окружающего воздуха до −60°С.

 В 1973 году Уральский автомобильный завод приступил к выпуску упрощённой версии вездехода грузоподъёмностью от 5000 кг (по грунтовым дорогам и бездорожью) до 7000 кг (по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием), предназначавшейся для использования в народном хозяйстве страны – Урал-375Н и его модификаций.

 На базе грузовика Урал-375Н выпускались шасси для монтажа специализированных установок Урал-375НЕ, седельный тягач Урал-375СН, а также их экспортные варианты для умеренного и тропического климата, конструкции которых в основном были схожи с устройствами их армейских аналогов. Полезная нагрузка шасси Урал-375НЕ оставалась на прежнем уровне и составляла 5800 кг, но в отличие от Урал-375Е автомобиль не оснащался дополнительной комплектацией.

СЕРИЙНАЯ БАЗОВАЯ МОДЕЛЬ И ЕЁ МОДИФИКАЦИИ

· Урал-375Д (1964-1982) – бортовой автомобиль-тягач повышенной проходимости грузоподъёмностью 4500-5000 кг, с двигателем ЗИЛ-375 мощностью 180 л.с., цельнометаллической кабиной и экранированным электрооборудованием.
· Урал-375СК1 (1964-1982) – седельный тягач. Полная масса буксируемого полуприцепа – 12000 кг.
· Урал-375Е (1964-1982) – шасси для специализированных автомобилей с различными вариантами дополнительной комплектации.
· Урал-375А (1965-1982) – шасси для специализированных автомобилей с удлинённой рамой.
· Урал-375ДЭ (…-1982) – бортовой, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· Урал-375ЕЭ (…-1982) – шасси для специализированных автомобилей с различными вариациями дополнительной комплектации, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· Урал-375АЭ (…-1982) – шасси для специализированных автомобилей с удлинённой рамой, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· Урал-375ДК1 (…-1982) – бортовой, экспортный вариант для Национальной Народной Армии ГДР.
· Урал-375ЕК1 (…-1982) – шасси для специализированных автомобилей с различными вариациями дополнительной комплектации, экспортный вариант для Национальной Народной Армии ГДР.
· Урал-375АК1 (…-1982) – шасси для специализированных автомобилей с удлинённой рамой, экспортный вариант для Национальной Народной Армии ГДР.
· Урал-375ДЮ (1969-1982) – бортовой, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.
· Урал-375ЕЮ (1969-1982) – шасси для специализированных автомобилей с различными вариациями дополнительной комплектации, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.
· Урал-375АЮ (1969-1982) – шасси для специализированных автомобилей с удлинённой рамой, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.
· Урал-375К (1969-1982) – бортовой (и шасси для специализированных автомобилей), грузоподъёмностью 5000 кг, с грузовой деревянной платформой с тремя откидными бортами, для районов Крайнего Севера.
· Урал-375Н (1973-1982) – бортовой грузоподъёмностью 5000-7000 кг с грузовой деревянной платформой с тремя откидными бортами, широкопрофильными шинами, неэкранированной системой электрооборудования, без системы регулирования давления в шинах и системы герметизации.
· Урал-375НЭ (1973-1982) – бортовой грузоподъёмностью 5000-7000 кг с грузовой деревянной платформой с тремя откидными бортами, широкопрофильными шинами, неэкранированной системой электрооборудования, без системы регулирования давления в шинах и системы герметизации, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· Урал-375НЮ (1973-1982) – бортовой грузоподъёмностью 5000-7000 кг с грузовой деревянной платформой с тремя откидными бортами, широкопрофильными шинами, неэкранированной системой электрооборудования, без системы регулирования давления в шинах и системы герметизации, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.
· Урал-375НЕ (1974-1982) – шасси для специализированных автомобилей с широкопрофильными шинами, неэкранированной системой электрооборудования, без системы регулирования давления в шинах и системы герметизации.
· Урал-375СН (1975-1982) – седельный тягач с широкопрофильными шинами, неэкранированной системой электрооборудования, без системы регулирования давления в шинах и системы герметизации. Полная масса буксируемого полуприцепа – 12500-18400 кг.
· Урал-375СНЭ (1975-1982) – седельный тягач с широкопрофильными шинами, неэкранированной системой электрооборудования, без системы регулирования давления в шинах и системы герметизации, экспортный вариант для стран с умеренным климатом.
· Урал-375СНЮ (1975-1982) – седельный тягач с широкопрофильными шинами, неэкранированной системой электрооборудования, без системы регулирования давления в шинах и системы герметизации, экспортный вариант для стран с тропическим климатом.

**Тактико-технические характеристики**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| №№п.п. |                                                       Наименование характеристики   | Единицы измерения |   Значения характеристик |
| 1 | Количество мест в кабине  |   | 3 |
| 2 | Колесная формула |   | 6х6 |
| 3 | Число передач |   | 5х2 |
| 4 | Масса полная | кг | 13 400 |
| 5 | Грузоподъемность | кг | 5000 |
| 6 | Максимальная скорость | км/ч | 75 |
| 7 | Мощность двигателя: ЗИЛ-375 | л.с. | 180 |
| 8 | Объем двигателя | см³ | 6962 |
| 9 | Общая емкость топливных баков | л | 360 |
| 10 | Расход топлива на 100 км пути | л | 68 |
| 11 | Колесная база | мм | 4200 |
| 12 | Колея | мм | 2000 |
| 13 | Длина по корпуса | мм | 7366 |
| 14 | Ширина | мм | 2674 |
| 15 | Высота по кабине | мм | 2680 |
| 16 | Дорожный просвет | мм | 400 |
| 17 | Радиус разворота | м | 10,8 |
| 18 | Запас хода по топливу | км | 750 |