**02-379 Урал-4320-5111-73 Next 6х6 армейский автомобиль гп 6.5 тн для перевозки грузов, людей и буксировки прицепов весом до 11,5 тн, мест 3+?, вес: снаряжённый 8.6 тн, полный 15.3 тн, ЯМЗ-53642-10 285 лс, 85 км/час, АО «АЗ «Урал»» г. Миасс с 2015 г.**

.

*Из статьи «Основная концепция и архитектура базовых автомобилей семейства «Урал NEXT» на gruzovikpress.ru, ГП 10-2016. Автор Даниил Минаев.*

Первенцем в этом одноимённом семействе NEXT «Группы ГАЗ» стала знаменитая полуторка «ГАЗель», продолжил род среднетоннажник «ГАЗон», пришедший на смену семейству ГАЗ-3307. И вот прошлым летом впервые официально представлено семейство капотных грузовых автомобилей повышенной проходимости под торговой маркой «Урал NEXT». Появлению серии «NEXT» предшествовала серьёзная работа по глубокой модернизации уже хорошо знакомых и давно выпускаемых моделей. Основной задачей, стоящей перед конструкторами стало устранение устаревших или ненадёжных технических решений при сохранении основной концепции и архитектуры базовых автомобилей «Урал».

В первую очередь грузовики получили современную пневматическую тормозную систему взамен пневмогидравлической и новые силовые агрегаты ярославского завода, тоже входящего в «Группу ГАЗ». Затем был внедрён новый рулевой механизм RBL интегрального типа, а трансмиссию и ходовую часть подвергли ревизии на предмет увеличения прочности, надёжности и долговечности основных узлов, повысив заявленный ресурс до 350 000 км. Теперь же, по прошествии финального этапа модернизации, машина получила новую кабину с унифицированным пассажирским модулем и новым пластиковым оперением.

Решение об унификации с младшими семействами грузовиков «Группы ГАЗ» не было случайным и стало причиной множественных споров. С одной стороны, унификация кузовных панелей удешевляет производство, но всё ли так хорошо подходит от малотоннажника огромному полноприводному грузовику? Оправданность решения будет видна после длительной эксплуатации и не оставит шанса остаться в тени сколь-нибудь значительным недостаткам.

Семейство «536-х» ярославских моторов состоит из 4- и 6-цилиндровых турбодизельных двигателей, разработанных совместно с австрийской инжиниринговой компанией AVL List GmbH. Последняя цифра в названии двигателя означает число цилиндров. Важное достоинство двигателя для грузовика-вездехода – его масса. ЯМЗ-536 весит 640 кг, старый V-образный дизель ЯМЗ-236 весил 1050 кг, для сравнения: двигатель базового КамАЗ-740 весит в унисон своему индексу – 740 кг. Конструкция двигателя характерна для сегодняшнего дня в этом сегменте: блок и общая ГБЦ с четырьмя клапанами на цилиндр из чугуна, расположение привода ГРМ со стороны маховика. Система питания Common Rail c давлением в рампе 1800 бар для версии экологического класса Euro 4, а больше вездеходам и строительной технике пока не надо, но новая метановая версия того же мотора соответствует стандарту Euro 5.

Важный конструкционный момент этого двигателя – стандартизированный картер маховика SAE1, что даёт возможность установить различные варианты КП. Завод устанавливает два варианта. Это ЯМЗ или ZF Ecomid 9S1310TO. Первый бюджетный и весьма антикварный вариант, по словам создателей техники, адресован заказчикам, где от базового шасси требуется лишь прибыть к месту эксплуатации оборудования надстройки. У второго, современного варианта – 8 передач, плюс одна ползучая ступень и задний ход. ZF Ecomid допускает работу с максимальным крутящим моментом двигателя 1300 Н∙м, позволяя автомобилю трудиться в тяжёлых условиях эксплуатации или с прицепом. Благодаря 2-ступенчатой раздатке в арсенале водителя некстового «Урала» теперь аж 18 передач! Шикарный выбор, да ещё 2 межколёсные блокировки на задней тележке и одна межосевая. Заявленный ресурс ведущих мостов – 350 000 км при номинальном крутящим моменте до 4120 Н∙м.

Ходовая часть «Урал NEXT» осталась без принципиальных изменений по отношению к старой, ведущей историю от «Урал-375», но отличия всё же есть. Обновлённым мостам добавили запас прочности и увеличили их грузоподъёмность, улучшили технологию изготовления рамы и её компонентов. У новой модели появились цельные усилители рамы, сами детали получили катафорезное грунтование и порошковую окраску

Однако при проектировании новинки конструкторы немного изменили геометрическую компоновку рамы, сместив двигатель назад на 200 мм. Перекомпоновка, вызвавшая изменение колёсной базы, стала предметом ожесточённых споров между конструкторами, желающими ещё немного улучшить легендарную проходимость «Уралов» и маркетологами, желающими сохранить базовые параметры шасси, чтобы избежать осложнений при монтаже привычных надстроек на новую модель.

В конечном итоге решили не осложнять жизнь производителям кузовов и спецтехники, и не менять партнёров-поставщиков, иначе освоение новой модели могло недопустимо затянуться на слишком долгий срок. Решение по подвескам осталось традиционным, но не без обновлений: как и прежде здесь продольные полуэллиптические рессоры и балансиры, предусмотрена межосевая блокировка, но теперь также можно заблокировать межколёсные дифференциалы среднего и заднего мостов.

Тормозные механизмы всех колёс по традиции барабанные, что в порядке вещей для этого сегмента, но вместо устаревших, вызывавших массу нареканий, пневмогидравлических использованы пневматические компоненты Wabco.

Рабочее место в унифицированном кабинном модуле для тяжёлого грузовика воспринимается позитивно. Сиденье водителя фирмы Grammer на пневматике, а у пассажира нет. На консоли уютно уместились радио, климат-контроль и блокировки трансмиссии. Рулевая колонка регулируется только по углу наклона, а наклон передних стоек частично перекрывает зеркала заднего вида. Для управления трансмиссией в кабине всего один напольный рычаг, причём без флажков и тумблеров.

Управление блокировками и централизованной подкачкой шин электропневматическое, при помощи кнопок. Усилие на рулевом колесе, несмотря на непривычно маленький диаметр, минимальное, но дефицитом информативности рулевое управление не страдает, особенно если учесть огромные лапти шин.

Резюмируя, можно подтвердить, это уже совсем не тот «Урал» – армейский аскет с брутальными атавизмами. Вполне нормальный современный, комфортабельный и вместе с тем классический грузовик-вездеход с ностальгическим шумом раздаточной коробки растущим с набором скорости.

|  |  |
| --- | --- |
| **Наименование** | **4320-5111-73** |
| Колёсная формула | 6x6 |
| Весовые характеристики | |
| Грузоподъёмность, кг | 6500 |
| Снаряженная масса, кг | 8645 |
| Технически допустимая полная масса, кг | 15300 |
| Распределение полной массы, на передний мост, кг | 4815 |
| Распределение полной массы, на заднюю тележку, кг | 10555 |
| Масса буксируемого прицепа (по дорогам 1-4 категорий), кг | 11500 |
| Кабина | |
| Тип кабины | NEXT, за двигателем, трехместная |
| Платформа | |
| Платформа, тип | металлическая, тент |
| Платформа (длина), мм | 4500 |
| Двигатель | |
| Модель двигателя | ЯМЗ-53623-10 |
| Полезная мощность (нетто), л.с. | 273 |
| Максимальная частота вращения, мин-1 | 2300 |
| Максимальный крутящий момент, кгс\*м | 120 |
| Частота вращения при максимальном крутящем моменте, мин-1 | 1300-1600 |
| Коробка передач | |
| Коробка передач | ЯМЗ-1105, механическая, 5 ст. |
| Раздаточная коробка | АО «АЗ «УРАЛ», 2-х ступ. с межосевым дифференциалом (высшая передача - 1,04, низшая передача - 2,15) |
| Ведущие мосты | АО «АЗ «УРАЛ», передаточное число 7,49 |
| Тормозная система | |
| Привод тормозной системы | пневматический |
| Предпусковой подогреватель | |
| Предпусковой подогреватель | 14ТС-10Е4 |
| Система питания | |
| Ёмкость топливного бака, л | 300+180 |
| Максимальная скорость | |
| Максимальная скорость, км/ч | 85 |
| Шины | |
| Шины | 425/85 R21 |
| Габаритные размеры | |
| Габаритные размеры автомобиля, мм | 7770х2950х3065 |
| Особенности комплектации | |
| Комплектация | * боковые сиденья * держатель запасного колеса * тахограф, лебедка (опция) |