**02-162 Урал-5323-21 8х8/4 бортовой автомобиль повышенной проходимости гп 10 тн, прицеп до 12 тн, мест 2 и 1 спальное, вес: снаряженный 11.7 тн, полный 21.9 тн, ЯМЗ-238Б 300 лс, 85 км/час, УралАЗ г. Миасс, 1995-2004 г.**



*При помощи trucksplanet.com trucksreview.ru*

Многоосные грузовые универсальные шасси высокой проходимости на основе унифицированной агрегатной базы серийно выпускавшегося Урал-375 на Уральском автозаводе разрабатывали ещё в конце 1960-х годов. Были изготовлены опытные образцы автомобилей колёсной формулы 6×6 в двух компоновках — бескапотной (Урал-379А) и полукапотной (Урал-379Б).

В 1972-м году появился другой опытный образец – Урал-395, уже с колёсной формулой 8×8. Эту автомашину на заводе в Миассе оборудовали опытным 10-цилиндровым V-образным дизельным двигателем V10 ЯМЗ-741, мощностью 260 лс. Продолжение данной истории было дано в 1977 году, разработкой семейства военных грузовых автомобилей повышенной проходимости, которому в Министерстве обороны дали общее название «Суша». Заказчик хотел получить грузовую машину бескапотной компоновки с колёсной формулой 8×8 и с применением КамАЗовской кабины. Опытные грузовики Урал-5322 8 × 8 имели базу различной длины, грузоподъёмность 8,5 тонн и 9 тонн; грузовик-амфибия Урал-53221 имел грузоподъёмность 7 тонн и был оборудован 2-мя гребными винтами в корме и съёмным волноотражателем. К октябрю 1980-го года все испытания были завершены успешно, и новое семейство «Суша» рекомендовали к поставкам в Советскую армию. Но к надёжности силового агрегата ЯМЗ-741 возникли вопросы.

После установки другого дизельного двигателя – восьмицилиндрового V-образного КамАЗ-7403.10 с турбонаддувом, мощностью в 190 КВт (260 л.с.) автомобилю было присвоено другое имя — **Урал-5323**. Кабина была тоже КамАЗовская. В составе технического оснащения – пятиступенчатая коробка переключения передач, двухступенчатая раздаточная коробка, лебедка, подвеска балансирного типа и система автоподкачки шин.

Повышенную проходимость и плавность хода обеспечивали балансирные рессорные подвески передних управляемых колес с гидроамортизаторами и задней ведущей тележки. Его кабина также была унифицирована с автомобилями КамАЗ, оснащалась эффективной системой вентиляции, отопителем и регулируемым сиденьем водителя, но внешне отличалась рядом элементов передней облицовки. Масса буксируемого прицепа по дорогам всех категорий и на местности составляла 10 т, максимальная скорость – 88 км/ч, запас хода – до 1000 км. Работы и испытания модели 5323 продолжались до конца 1980-х годов и привели к выпуску первой пробной партии в 1989 году.

Серийное производство Урала-5323 началось в 1989 году. Машина выпускалась малыми партиями, трудности монтажа неприспособленной для данного шасси кабины КамАЗ не позволяли наладить конвейерное производство. Кроме того, ощущалась постоянная нехватка двигателей КамАЗ. В начале 1990-х годов производственная программа УралАЗа предусматривала оснащение половины грузовиков двигателями КамАЗ, а половины — двигателями КДЗ (лицензионные двигатели Magirus-Deutz KHD F8L 413). Модель с кустанайским дизелем Урал-745 получила наименование Урал-53232. Но в итоге данный проект успеха не получил, и Уралы этой модели стали комплектовать дизельными двигателями АО «Автодизель» г. Ярославль.

Модификация грузовика Урал-5323-20 (1993) и седельный тягач [Урал-5423](https://trucksplanet.com/ru/catalog/model.php?id=2157) (1994) получили дизельный двигатель V8 ЯМЗ-238Б с турбонаддувом мощностью 220 КВт (300 л. с.) и 8-ступенчатую коробку передач ЯМЗ, позволившие увеличить тяговые возможности автомобиля. С 1995 г. все версии Урал-5323 начали получать бескапотную кабину, производящуюся по лицензии компании IVECO (модель TurboStar). Тогда же на базе армейских машин выпускали гражданские варианты – многоцелевое 15-ти тонное шасси “53236” для установки специального оборудования и грузовик “5323.22” (8×8), также оснащенные кабинами IVECO. Военная версия отличалась фарами, расположенными в передней части кабины, в гражданской версии фары расположены в бампере.

В 2002 году «Урал-5323» встал на главный конвейер (до этого производство велось стапельным методом). С 2004 года на смену дизельному двигателю ЯМЗ-238Б пришёл другой силовой агрегат ЯМЗ-7601.10 – шестицилиндровый, V-образный, с турбонаддувом, мощностью в 220 КВт (300 л. с.). Он удовлетворял международному стандарту Евро-2 и работал в связке с девятиступенчатой коробкой передач ЯМЗ-239.

На базе семейства Урал-5323 были также сделаны – полноприводное шасси Урал-632341 и самосвал Урал-652301 с повышенной грузоподъёмностью (18,6 тонн и 15 тонн), которая была достигнута благодаря введению независимой подвески разнесённого типа на полуэллиптических рессорах, с гидравлическими амортизаторами для управляемых передних мостов, а также усилению рамы и задней тележки. Аналогичная конструкция была использована в 2006 году, при разработке дорожных самосвалом модели Урал-6563 (8×4). Они обладали грузоподъёмностью уже в 25 тонн, и были запущены в серийное производство в следующем, 2007 году. На той же основе Урал-5323 были сделаны оригинальные 5-осные автомобили Урал-632361 (Урал-692341) с колёсными формулами 10 × 8 / 6 и 10 × 10 / 6. Унификация грузовых автомобилей Урал-5323 с основной серийной моделью Миасского завода –Урал-4320 – составляет приблизительно 75 процентов. На шасси Урал-532362 устанавливали самые разнообразные специальные автомобили: агрегаты для перевозки нефтегазопромыслового оборудования с краном-манипулятором грузоподъёмностью 9 тонн и грузовой платформой; установки и станции электронного мониторинга комплекса цементирования скважин, автоцистерны пожарные АЦ-13,0 (53236) 005ПВ; а также специальный бронированный водомётный автомобиль «Лавина-Ураган».

**Технические характеристики Урал-5323**

КУЗОВ

Тип кузова: Бортовой грузовик

Тип кабины: 2-х местная с 1 спальным

Длина автомобиля: 8600 мм

Ширина автомобиля: 2500 мм

Высота автомобиля: 3191 мм

Колёсная база: 1400+2750+1400 мм

ДВИГАТЕЛЬ

Модель двигателя: ЯМЗ-238Б(V8 Д)

Экологический стандарт: EURO 0

Объём двигателя: 14860 см3

Мощность двигателя: 300 л.с.

При оборотах: 2000 мин-1

Крутящий момент: 1180 Н\*м

При оборотах: 1250 мин-1

Тип двигателя: Дизель

Наддув: Турбонаддув

Расположение цилиндров: V-образное

Количество цилиндров: 8

Топливо: Дизельное топливо

ТРАНСМИССИЯ

Привод: 8x8

Кол-во передач: 8

Модель коробки передач: ЯМЗ-238У3

Тип коробки передач: Механическая

ПОДВЕСКА

Тип передней подвески: Зависимая балансирная с реактивными штангами на продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами

Тип задней подвески: Зависимая на двух полуэллиптических рессорах и подрессорниках, работающих совместно с гидравлическими телескопическими амортизаторами двухстороннего действия

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

Объем топливного бака: 290+204 л.

Диаметр разворота: 26 м

Макcимальная скорость: 85 км/ч

ГРУЗОПОДЪЁМНОСТЬ

Грузоподъёмность: 10000 кг

Длина грузовой платформы: 5685 мм

Ширина грузовой платформы: 2300 мм

Высота бортов грузовой платформы: 1000 мм

РАЗМЕРЫ И МАССА

Снаряжённая масса автомобиля: 11700 кг

Полная масса автомобиля: 21900 кг

Полная масса автопоезда: 33900 кг

Полная масса прицепа: 12000 кг

Нагрузка на переднюю ось: 9995 кг

Нагрузка на заднюю ось (тележку): 11905 кг

Шины, размерность: 14,00-20 146G(HC14) мод.ОИ-25