

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 1299 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

«УРАЛ-4322»





«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск «Грузовики» №2, 2018

РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Е. Жаркова
Главный редактор: Д. О. Клинг
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия
Юридический адрес:
Россия, 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1
Письма читателей по данному адресу не принимаются.
Генеральный директор: А. Б. Якутов
Финансовый директор: П. В. Быстрова
Операционный директор: Е. Н. Прудникова
Директор по маркетингу: М. В. Ткачук
Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем приобретать
выпуски в одном и том же киоске и заранее
сообщать продавцу о вашем желании покупать
следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам
о коллекции заходите на сайт
www.deagostini.ru
или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной горячей линии
для читателей в России:
8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные
данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:
ООО «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибьютор в РБ:
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,
тел./факс: +375 17 331-94-27
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)
Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,
ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 1299 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать
рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет
за собой право изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является приложение —
модель-копия автомобиля в масштабе 1:43
Представленные изображения модели могут отличаться
от реального внешнего вида в продаже.

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 10 000 экз.

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 7 (верх): ООО «Тайга Групп»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 8–9, 7 (верх):
© Background & HDR by maground.com; стр. 12, 16:
© 000 «Идея Центр»; стр. 13 (верх) AP/ТАСС; стр. 3–6,
7 (низ), 10, 11, 13 (низ), 14, 15: частная коллекция
Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь
в подготовке выпуска Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

16+

Данный знак информационной продукции
размещен в соответствии с требованиями
Федерального закона от 29 декабря 2010 г.
№ 436-ФЗ «О защите детей от информации,
причиняющей вред их здоровью и развитию». Кол-
лекция для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом Таможен-
ного союза «О безопасности продукции, предназна-
ченной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов,
Евгений Локтев и Алексей Радованов

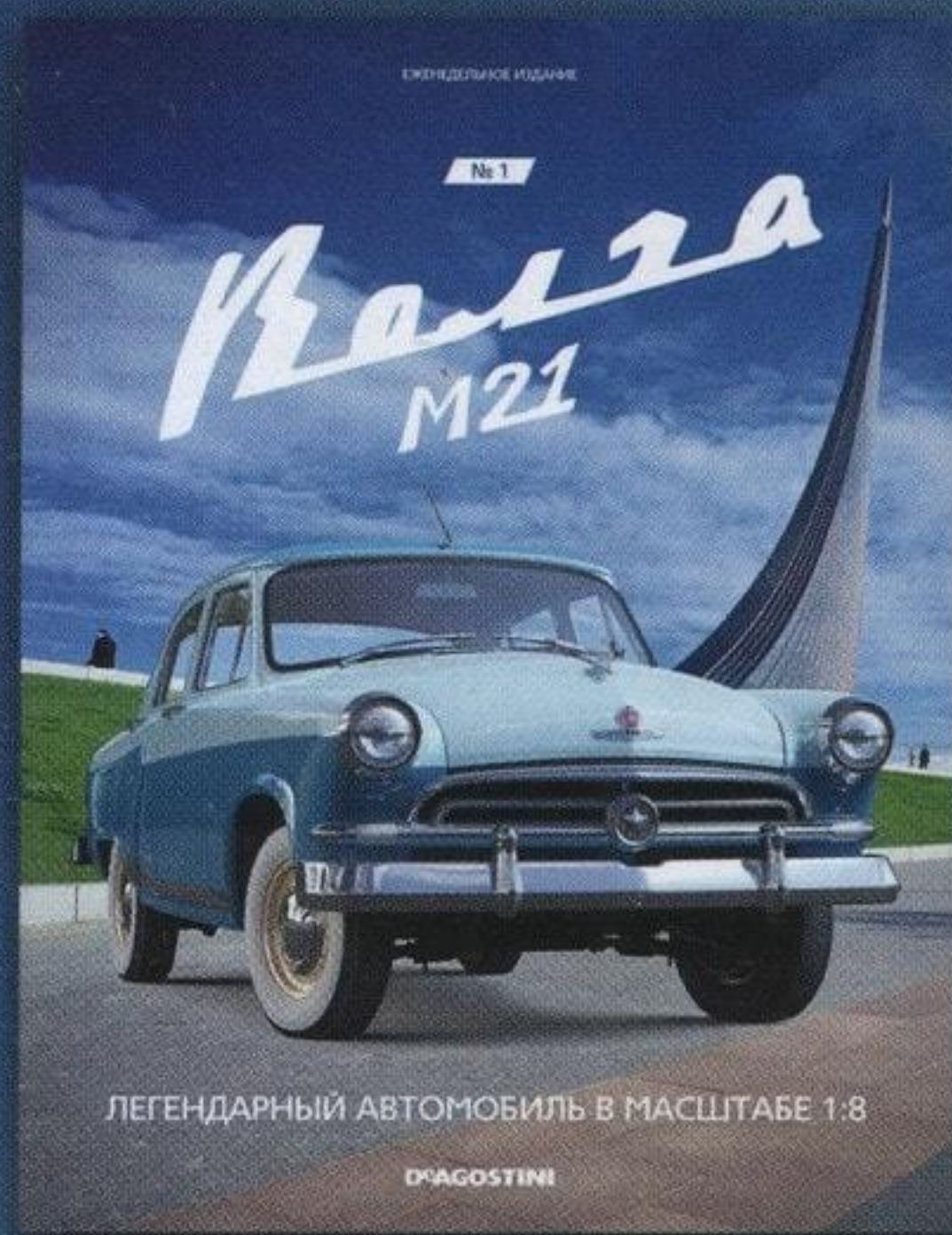
Дата выхода в России 17.08.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GR GROUP

УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА» Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ

Эта машина безошибочно распознается как «Урал», но «Урал» довольно странный — кабина от КАМАЗа, иные крылья и капот. Опытные образцы? Нет, вполне серийная продукция.

Под новый дизель

Дизелизация «Уралов» шла трудно. Долгое время под машину не могли подобрать подходящий дизель. На Уральском автомобильном заводе даже пытались создать свой дизельный мотор «Урал-640» (V-8, 9,14 л, 210 л.с.), но работы по нему были приостановлены, когда стало ясно, что в Набережных Челнах будет построен новый автозавод с собственным мощным моторным производством. Двигатель КАМАЗ-740 (V-8, 10,85 л, 210 л.с.) начали ставить на «Уралы» в 1977 году, но первое время объем выпуска грузовиков «Урал-4320» с этим мотором был небольшим, так как «камазовских» дизелей просто не хватало. И опять возник вопрос о собственном моторном производстве для грузовиков «Урал». Отчасти катализатором этого процесса стали поставки в нашу страну западногерманских грузовиков *Magirus-Deutz* с дизельными моторами компании *Klöckner-Humboldt-Deutz AG (KHD)*, имевшими воздушное охлаждение. До них

с «воздушниками» к нам поставляли чехословацкие грузовики *Tatra*.

Дизели с воздушным охлаждением вместо жидкостного прекрасно себя зарекомендовали на «стройках коммунизма» в Сибири и на севере страны. Там, где минусовые температуры порой достигают запредельных значений, «воздушники» требовали меньше внимания, так как в них отсутствовала сложная жидкостная система охлаждения (радиатор, помпа, термостаты, различные соединяющие шланги) и, соответственно, было меньше причин для неисправностей. Стоит отметить, что в случае поломки или экстренной остановки дизеля «разморозить» его (это когда заледеневшая жидкость, расширяясь, разрывает блок цилиндров) просто невозможно.

Руководство отрасли заметило и отметило все плюсы «воздушников» и решило, что в стране необходимо организовать выпуск таких моторов. Разработку и производство «воздушных» дизелей малой размерности поручили Горьковскому автомобильному

заводу, а более крупных — Уральскому автомобильному заводу.

Дизельные двигатели «Урал-744.10» (V8, мощность 234 л.с.) создавались по лицензии немецкой компании *Deutz*. Под производство этих дизелей в Кустанае (Казахстан) начали строить Кустанайский дизельный завод (КДЗ), который вошел в производственное объединение «УралАЗ» (ПО «УралАЗ»).

Пока шло строительство, на Уральском автозаводе стали примерять новые дизели к действующей и перспективной линейке грузовиков. Наиболее вероятным претендентом на новый дизель стал спроектированный в рамках опытной конструкторской работы (ОКР) под шифром «Суша» грузовик «Урал-4322».

С шифром «Суша»

Проектирование нового семейства авиатранспортабельных автомобилей «Урал» в рамках ОКР «Суша» начали в 1976 году. Основными в этом семействе



Вахтовый автобус НЗАС-4211 на шасси «Урал-43225»

Макет автомобиля «Урал-4322»

должны были стать трехосные грузовики «Урал-4322» (6×6, грузоподъемность 5500 кг) и четырехосные «Урал-5322» (8×8, 8500–9000 кг). Причем «Урал-4322» создавался в двух вариантах — с капотной кабиной «Урал-4322Б» и бескапотной «Урал-4322А», а четырехосный «Урал-5322» имел только бескапотную кабину. Во всех случаях использовалась новейшая кабина КАМАЗ, только что освоенная в производстве в Набережных Челнах.

Для этих машин из Набережных Челнов должны были поставляться и дизельные моторы: серийный КАМАЗ-740 (V-8, 210 л.с.) для «Урал-4322» и перспективный КАМАЗ-741 (V-10, 260 л.с.) для «Урал-5322». Первый опытный образец автомобиля «Урал-4322» с использованием узлов от модели «Урал-4320» собрали в 1976 году. Но в отличие от «Урала-4320», на новой машине применялся пневматический усилитель в коробке передач и герметизация основных агрегатов. Позже, в 1978 году, первый опытный образец переоборудовали в «Урал-4322П» («плавающий»), а после



испытаний на плаву ему вернули прежний облик и отправили на военный автополигон в Бронницы, откуда он после завершения программы испытаний попал в Рязанский военный автомобильный музей. В последующие годы построили несколько серий опытных образцов грузовиков «Урал-4322», проходивших испытания. К этому времени уже сложился довольно удачный новый облик капотного грузовика

«Урал» с применением кабины КАМАЗ: создававшаяся совсем для другого автомобиля, она довольно удачно вписалась в компоновку капотного грузовика. Правда, при этом основание и передний моторный щит кабины приходилось делать заново, да и задняя стенка подверглась существенным изменениям, так как за пассажирскими сиденьями устроили нишу для запасного колеса в целях сокращения общей длины



Первый опытный образец «Урал-4322», изготовленный в 1976 году



Опытный образец грузовика «Урал-4322В» (1985 год)



Суровые испытания

Приемочным испытаниям в марте-декабре 1987 года были подвергнуты два первых опытных образца «Урал-43223». Они отличались друг от друга разным передаточным числом редукторов ведущих мостов: у одного — 7,32, у другого — 8,05. На испытаниях грузовики были загружены балластом (чугунными чушками) массой 5500 кг и буксировали прицепы МАЗ-8926, также загруженные балластом по номинальной грузоподъемности. При этом полная масса прицепов изменялась в зависимости от качества дорог: для грунтовых она составляла 7000 кг, для асфальтированных — 11 500 кг.

Автомобили «Урал-43223» проходили испытания на автополигоне НАМИ в Дмитрове, а также на дорогах Челябинской и Кустанайской областей. Для проверки грузовиков в жарком климате и в условиях высокогорья они совершили пробег в районе Ашхабада (Туркменская ССР) и на Памирском тракте с преодолением перевалов высотой до 4655 м над уровнем

машины (капотный грузовик априори длиннее бескапотного при одинаковой длине платформы).

К 1981 году, когда было принято решение об оснащении автомобилей «Урал» дизельными двигателями с воздушным охлаждением, это была уже хорошо отработанная конструкция, практически готовая к запуску в производство. Не удивительно, что именно этот автомобиль

рассматривался как основная база под дизель «Урал-744.10». На уровне макетного образца доработанный грузовик носил наименование «Урал-4322В» («воздушное охлаждение»), а позже «Урал-43223». По плану Минавтопрома эти машины должны были встать на конвейер в одиннадцатой-двенадцатой пятилетках как основные в производственной программе Уральского автомобильного завода.



Первый «Урал-4322» стал экспонатом Рязанского музея автомобильной техники (сегодня эта площадка принадлежит музею истории ВДВ)



Опытный образец «Урал-43223» (1987 год)



Испытания автомобиля «Урал-43223»



«Урал-43223». Хорошо видно размещение запасного колеса — частично в нише кабины

моря. Во время всех этих «экзекуций» температура окружающего воздуха была от -33 до $+35$ °С, а общий пробег составил более 35 тыс. км на каждый автомобиль. Одним словом, машины прошли суровые испытания, которые комиссия признала вполне успешными, и были рекомендованы для серийного производства после устранения замечаний.

Из существенных замечаний можно отметить необходимость улучшения эвакуации воздуха из подкапотного пространства (с целью снижения температуры масла двигателя и температуры головки блока) и улучшения теплоизоляции кабины, особенно в зоне ног водителя и пассажира (для снижения температуры поверхности пола). Остальные проблемы в основном касались улучшения качества комплектующих и повышения долговечности передних рессор.

Первые серийные моторы Кустанайский дизельный завод выдал лишь в 1992 году, тогда же появились первые мелкосерийные грузовики «Урал-43223», оснащенные этими моторами. Но к массовому производству предприятие приступить не успело из-за развала СССР и нарушения экономических связей между республиками. До 1994 года, когда завод уже в суверенном Казахстане стал банкротом, изготовили лишь 405 двигателей. Поэтому на большинство машин семейства «Урал-43223» по факту установили западно-



германские моторы *Deutz KHD F8L413F* (256 л.с.) в паре с коробкой *ZF*. В конечном итоге производство машин семейства «Урал-43223» в Миассе прекратили не столько из-за двигателей, сколько из-за проблем с кабиной, так как КАМАЗ,

став в рыночных условиях прямым конкурентом УралАЗа, отказал в поставках штампованных заготовок. Всего изготовили около 1000 штук автомобилей семейства «Урал-43223», больше всего в самосвальной сельскохозяйственной версии «Урал-55223».

Тем не менее, до 2001 года шасси с немецкими двигателями *KHD* в небольших количествах продолжала собирать компания «Евразия» — специально под комбинированную дорожную машину «Тройка-2000».



Автомобиль, собранный компанией «Евразия» специально под комбинированную дорожную машину «Тройка-2000»



ГРУЗОВИКИ



«УРАЛ-4322»

Дизельные «Уралы» с двигателями воздушного охлаждения проектировались сразу большим семейством, в которое, помимо базового бортового грузовика «Урал-43223», также входило два шасси — «Урал-43224» (для монтажа различных специализированных надстроек) и «Урал-43225» (для монтажа кузовов-фургонов военного типа). На базе «Урал-43223» на заводе были созданы седельные тягачи и самосвалы строительного и сельскохозяйственного назначения.



Седельный тягач «Урал-44223» с самосвальным полуприцепом модели 9516

и оперением, а от второго — ходовую часть и самосвальное оборудование. В результате получился современный самосвал грузоподъемностью 7225 кг с новыми потребительскими качествами (более мощный двигатель и более удобная кабина, чем на «Урал-5557»).

Несмотря на то что «Уралов» с дизелем воздушного охлаждения в принципе было изготовлено немного, сельскохозяйственные самосвалы «Урал-55223» были выпущены довольно ощутимым тиражом и, наверное, после бортового базового грузовика «Урала-43223С» являлись самыми массовыми в семействе.

«Урал-44223»

Седельный тягач на базе грузовика «Урал-43223», помимо седельно-сцепного устройства, отличался широкопрофильными шинами, рассчитанными на большую нагрузку, и мог комплектоваться как короткой «дневной» кабиной, так и кабиной со спальным местом (в этом случае вся задняя часть кабины использовалась от соответствующего автомобиля КАМАЗ без изменений). Но «со спальником» известна всего лишь пара «образцово-показательных» седельных тягачей «Урал-44223» с различной ошиновкой колес (односкатной и двускатной) — видимо, больше завод не успел построить.

Большинство из изготовленных седельных тягачей «Урал-44223» имели короткую «дневную» кабину и изначально были укомплектованы самосвальным полуприцепом мод. 9516 грузоподъемностью 16 тыс. кг.

«Урал-55223»

В 1993 году начался выпуск сельскохозяйственного самосвала «Урал-55223». Во многом это была комбинация из систем и агрегатов автомобилей двух разных семейств — «Урал-43223» и «Урал-5557». От первого самосвал получил дизель «Урал-744.10» с воздушным охлаждением и кабину типа КАМАЗ с новым капотом



Седельный тягач «Урал-44223» со спальным местом



«Урал-55223»



«Урал-55224»

«Урал-55224»

Промышленный самосвал «Урал-55224» грузоподъемностью 10 тыс. кг с задней разгрузкой кузова создан в 1994 году по тому же принципу, что и сельскохозяйственный самосвал «Урал-55223». То есть машина получила двигатель и кабину от грузовика «Урал-43223», а ходовую часть и самосвальное оборудование — от серийно выпускаемого самосвала «Урал-55571». Доподлинно известно, что на заводе изготовили несколько партий этих промышленных самосвалов, но точное количество выпущенных машин установить не удалось. Скорее всего, оно не превысило несколько десятков штук.

«Урал-43223С»

На рубеже 80–90-х годов Уральский автозавод попробовал свои силы в международных спортивных соревнованиях, в основном в ралли-рейдах, в которых довольно успешно стали выступать коллеги с КАМАЗа. Так как заводу надо было продвигать свою новинку — «Урал-43223», в 1991 году были изготовлены два спортивных автомобиля «Урал-43223С». Они оснащались дизельными двигателями KHD (V-8 объемом 11,310 л), но настроенными на большую мощность — 360 л.с. В 1992 году эти машины впервые приняли участие в двухдневном ралли «Ельч» (Польша), трасса которого включала в себя специальный скоростной участок, а также пробег по полигонам и бездорожью. Тогда на старт вышло 30 полноприводных машин различных классов — советские ЛуАЗы, УАЗы и «Уралы», польские «Ельчи» (их выпускал завод, организовавший ралли), японские, французские и английские вездеходы. Был даже один женский экипаж

из Германии на «Тойоте». И «Уралы-43223С» сразу стали победителями в своем классе, заняв первое и второе места. В сентябре 1992 года эти машины приняли участие в самом длинном ралли конца XX века (16 тыс. км) — супермарафоне

«Париж–Москва–Пекин». После тяжелых испытаний на трассе до финиша дошел только один автомобиль, заняв последнее, 46-е место. Впрочем, слово «дошел» не совсем точно отражает суть того, что совершил известный раллист из Ижевска Владимир Гольцов. В это трудно поверить, но на некоторых спецучастках он выиграл даже у лидеров гонки. Побороться за более высокое место помешала поломка коробки передач. Так как «родной» шестерни под рукой не оказалось, установили шестерню от обычного серийного «Урала». В результате исчезла одна промежуточная передача, максимальная скорость машины упала до 90 км/ч, но ехать было можно. И не просто ехать: по ходу гонки «Урал» Гольцова неоднократно вытаскивал застрявшие автомобили соперников. Несмотря на то что экипаж «Урала-43223С» не занял в этом супермарафоне призовых мест, ему все-таки пришлось подняться на пьедестал почета — чтобы получить приз «За волю к победе».



Спортивные грузовики «Урал-43223С» во время ралли «Ельч» (1992 год)

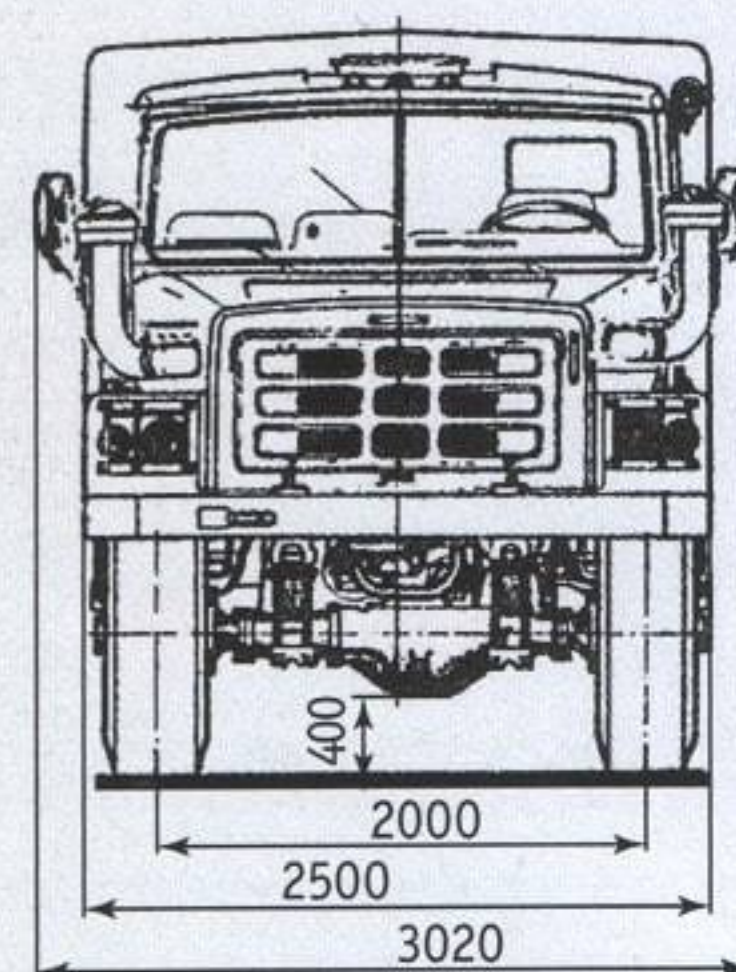
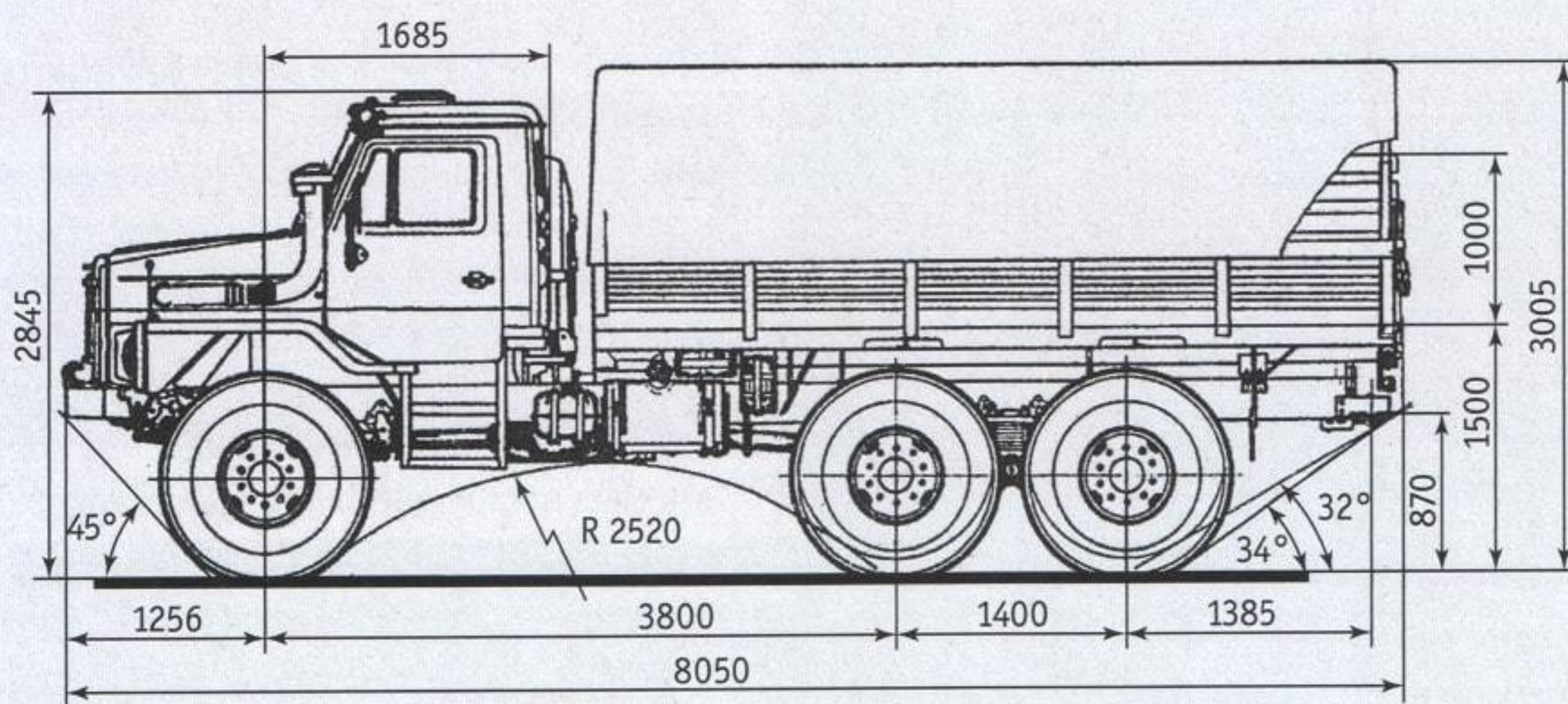


Схема «Урал-43223»

Технические характеристики «Урал-43223»	
Число мест	3
Грузоподъемность	6500 кг
Масса буксируемого прицепа	по грунту 7000 кг по шоссе 11 500 кг
Преодолеваемый брод	1,75 м
Преодолеваемый подъем	31°
Максимальная скорость	85 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	31 л
Электрооборудование	24 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-190Н
Генератор	Г-288Е
Регулятор напряжения	1112.3702
Стартер	3802-3708
Размер шин	14,00-20 (370-508)
Масса, кг	
снаряженная (для машины с лебедкой)	8550
полная, в том числе:	14 850
на переднюю ось	4670
на заднюю тележку	10 180
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	11,4
Дорожный просвет, мм	
	400
Рулевой механизм	
винт-шариковая гайка-рейка-шестерня, передаточное число — 23,55, с гидравлическим усилителем	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, балансирующая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с реактивными штангами	

Тормоза	
ножной — колодочный, гидропневматический, отдельный по гидравлической части	
ручной — колодочный, на трансмиссию с механическим приводом	
вспомогательный — моторный	
Сцепление	
двухдисковое, сухое, с механическим приводом и пневматическим усилителем	
Коробка передач	
КАМАЗ-141, механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II-V передачах	
Передаточные числа	
I — 5,61; II — 2,89; III — 1,64; IV — 1,00; V — 0,723; задний ход — 5,31	
Раздаточная коробка	
двухступенчатая, с блокируемым межосевым дифференциалом, передаточные числа: I — 1,21; II — 2,15	
Главная передача	
двойная, пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических, передаточное число — 7,32	
Двигатель	
«Урал-744.10», V-образный, дизельный, четырехтактный, восьмицилиндровый, воздушного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	120
Ход поршня, мм	125
Рабочий объем, л	11,31
Степень сжатия	18
Максимальная мощность	
234 л.с. при 2650 об/мин	
Максимальный крутящий момент	
70,5 кгс·м при 1300-1600 об/мин	



Через два континента

Качество и надежность автомобилей «Урал» не раз подтверждались в международных ралли. Но особенно отличились «Уралы» зимой 1994 года в экспедиции Overland Challenge от Лондона до Нью-Йорка в качестве технического сопровождения автомобилей Ford. Они провели караван сквозь тайгу и тундру, через полюс холода и снежное бездорожье к Берингову проливу.

Это авантюрное, а по-другому и не скажешь, приключение было задумано телевизионным продюсером Ричардом Кризи (Richard Creasey) в 1993 году. Изначально планировалась «большая гонка»: две команды на противоположных сторонах океана — одна в Нью-Йорке, другая в Лондоне — должны были стартовать одновременно и двигаться навстречу друг другу, соревнуясь между собой, чтобы, поменявшись местами, преодолеть весь маршрут

по суше. В конце концов, мысль о гонке была отброшена, но основная идея преодоления пути от Лондона до Нью-Йорка осталась.

Ричард Кризи предполагал проехать из Англии во Францию на машинах по строящемуся тогда туннелю под Ла-Маншем, далее пересечь весь огромный континент до Чукотки и по льду Берингова пролива перебраться в Канаду. А там уже доехать до Нью-Йорка было несложно.

Общая протяженность такого сухопутного маршрута должна была составить 24 тыс. км — претензия на рекорд, достойный Книги рекордов Гиннеса. Изначально не подразумевалось, что это будут одни и те же автомобили, главное было преодолеть это расстояние «посуху», с помощью любых транспортных средств, но без привлечения кораблей и самолетов.

Сложность заключалась в том, что на Чукотке надо было оказаться ко времени замерзания Берингова пролива, а значит у экспедиционной команды не было другого выбора, кроме как сделать рывок по огромной и коварной России в разгар зимы, затронув самую суровую арктическую часть, где температуры падают до -60°C .

Чтобы понять характер и упорство Ричарда Кризи, наверное, стоит вспомнить, в какой семье он рос. Его отец, Джон Кризи, был занесен в Книгу рекордов Гиннеса как писатель с наибольшим количеством отказов от публикации его первого романа. Ему отказали 750 раз! Тем не менее, он сделал все, чтобы доказать, что его творчество заслуживает внимания — только для этого он отправился с семьей в кругосветное путешествие. И вскоре Кризи стал одним



«Урал-43223» с военным кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на восемь человек

«Урал-43223» у здания штаб-квартиры ООН в Нью-Йорке

из самых известных и плодовитых литераторов современности, автором более 500 романов в разных жанрах (преимущественно это были детективы). Благодаря отцу, Ричард Кризи с детства впитал мысль, что нет ничего невозможного.

Несмотря на то что задача казалась совершенно абсурдной и трудновыполнимой, Кризи сумел заразить своей идеей других. Например, телеканал *ITV* захотел создать по итогам экспедиции восьмисерийный телевизионный фильм. Организация Объединенных Наций и два ее учреждения — программа по окружающей среде (*UNEP*) и по вопросам образования, науки и культуры (*UNESCO*) — официально одобрили эту идею.

Вскоре смогли привлечь крупных спонсоров, в том числе *Ford Motor Company*, и Ричард Кризи и его международная команда начали готовиться к экспедиции, которая получила название *Ford London–New York Overland Challenge*.

Старт большого пробега был дан в Лондоне 25 декабря 1993 года на легковых автомобилях *Ford Mondeo* и *Ford Maverick*. Но еще до России команда путешественников столкнулась с почти неразрешимой задачей. Большое значение для спонсоров *Overland Challenge* имел тот факт, что Ричарду Кризи удалось убедить Алистера Мортонна, председателя проекта туннеля под Ла-Маншем, позволить проехать через строящийся туннель. Пикантность ситуации состояла в том, что этот туннель был рассчитан на движение поездов, а вовсе не автомобилей. И пока не было запущено железнодорожное сообщение, существовала уникальная возможность преодолеть его на автомобилях — потом это сделать было бы практически невозможно.

К сожалению, Кризи узнал, что французская сторона, без информирования британской, уже подписала с одной из крупнейших французских автомобильных компаний аналогичную сделку на первое сухопутное пересечение Ла-Манша по туннелю. Но это должно было быть сделано позже, чем планировал осуществить Кризи. В результате, не меняя планов, экспедиция *Overland Challenge* первой пересекла Ла-Манш по туннелю, но скрыла этот факт от прессы, чтобы французская автомобильная компания поверила, что именно они были первой командой, проехавшей по туннелю. Не стал на эту тему распространяться и *Ford*: дело



в том, что в туннеле запрещены бензиновые двигатели, поэтому легковые автомобили буксировались тракторами. Затем были Берлин, Варшава, Минск. Второго января 1994 года колонна машин *Overland Challenge* прибыла в Москву. А дальше, пройдя Пензу, Самару и Уфу, экспедиция 7 января 1994 года оказалась в Миассе (Челябинская область). Еще летом 1993 года на УралАЗе побывала делегация из Англии для обсуждения условий сопровождения экспедиции по России автомобилями «Урал». С руководством завода были согласованы основные технические требования к автомобилям сопровождения, определен состав участников экспедиции, сформирована рабочая группа под руководством Владимира Глебова. В ее состав вошли Сергей Носачев, Александр Жмаев, Владимир Найман, Алексей Ильиных, Владимир Титов, Валерий Саломатов, Валентин Абрашкин, Сергей Петелин, Виктор Галдин.

В качестве сопровождения экспедиции были предоставлены девять уральских грузовиков:

№1 — «Урал-43225» с вахтовым автобусным кузовом НЗАС-4211, гос. номер 43-09 ЧБФ (цвет оранжевый);
 №2 — «Урал-43223» с военным кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на восемь человек, гос. номер 43-23 ЧБФ (цвет оранжевый);
 №3 — «Урал-43223» с военным кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на во-

семь человек, гос. номер 02-60 СВМ (цвет оранжевый);
 №4 — «Урал-43223» с военным кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на восемь человек, гос. номер 43-24 ЧБФ (цвет оранжевый);
 №5 — «Урал-43223» с военным кузовом К-4320, переоборудованным в жилой на восемь человек, гос. номер 43-25 ЧБФ (цвет оранжевый);
 №6 — «Урал-43202» с бортовым тентованным кузовом, гос. номер 43-12 ЧБФ (цвет оранжевый);
 №7 — «Урал-4320-01» топливозаправщик АТМЗ-5, гос. номер 10-64 ЧБР (цвет оранжевый);
 №8 — «Урал-43203» с кузовом авторемонтной мастерской АРМ-4, гос. номер 43-13 ЧБФ (цвет оранжевый);
 №9 — «Урал-43202» с бортовым тентованным кузовом, гос. номер 15-60 ЧБТ (цвет салатный).

Из Миасса отправились в путь 9 января 1994 года — через Кустанай, Петропавловск, Омск, Новосибирск, Кемерово, Красноярск. Под Красноярском «Урал» №8 попал в аварию и был снят с пробега. Дальнейший путь пролегал через Братск, Усть-Кут, Мирный, Вилюйск, Якутск, Хандыгу, Оймякон.

На Оймяконе — самом холодном месте на земле — ночью температура опустилась до -58°C и двигатель одного из *Ford Mondeo* заглох, а специально оставленные следить за машинами дежурные не заметили этого. Из выхлопной трубы вырос «сталагмит» изо-

Вахтовый автобус НЗАС-4211, принимавший участие в пробеге под №1, позже был перекрашен и использовался спортивной командой УралАЗа по трак-триалу в качестве передвижного штаба (фото 1999 года)



льда и полностью заблокировал ее, заглыв двигатель. Машина настолько замерзла, что утром невозможно было даже повернуть рулевое колесо или переместить рычаг переключения передач. Но после четырехкилометровой буксировки вслед за «Уралом» Ford ожил и смог пройти еще 150 км, прежде чем встал окончательно. Последние 100 км до Сусумана (Магаданская область), на Северную испытательную станцию, его пришлось опять буксировать.

Холод повредил и другой Ford Mondeo. Во время 2000-километрового участка дороги между Усть-Кутом и Мирным у него вокруг радиатора набился и замерз снег. Двигатель закипел. В результате получил повреждения водяной насос и прокладки головки блока. Поэтому в Сусумане свое путешествие закончили оба седана Ford Mondeo, нуждавшиеся в новых двигателях. Автомобили Ford Maverick также с трудом переносили холод. Всякий раз, когда температура падала ниже -40°C , они значительно теряли мощность двигателей и на подъемах просто останавливались. Правда, участники экспедиции быстро нашли способ обманывать их систему управления двигателем, выключая и включая зажигание во время движения. К тому же один из «Мавериков» вскоре лишился полного привода и его также вынуждены были оставить.

Маршрут *Overland Challenge* дальше проходил по зимникам Колымы и Чукотки, через поселки Сеймчан, Зырянка и по льду реки Колымы к поселку Черский, зимниками

через поселки Билибино и Певек на Чукотке, потом к Северному Ледовитому океану и вдоль берега к поселку Мыс Шмидта. Оттуда по самому сложному участку, по тундре и сопкам, потеряв три дня в сильнейшей пурге, 7 марта 1994 года экспедиция вышла к конечной точке маршрута — Берингову морю, в поселок Лаврентия.

Оглядываясь назад, можно уверенно сказать, что если бы не «Уралы», задуманная Ричардом Кризи экспедиция закончилась бы, так и не достигнув Берингова пролива — фактически большую часть пути по чукотским зимникам «Уралы» тащили на буксире все три оставшихся Ford Maverick. Берингов пролив участники экспедиции должны были преодолеть с помощью двухзвенного канадского арктического вездехода «Арктос», а машины Ford Maverick и один наш «Урал-43223» транспортной авиацией были переправлены в Канаду, в город Фербанк, куда должны были прибыть и участники экспедиции.

Ледовая обстановка в Беринговом проливе в тот год сложилась благоприятно для достижения Аляски по короткому пути, и весь поход вполне мог увенчаться успехом, но подвела техника — вездеход «Арктос» распорол себе брюхо и разломился пополам. Его пришлось бросить на льду, и он с льдиной потом ушел в Тихий океан, где и затонул.

В результате участников экспедиции перевезли в Канаду самолетом, где они совершили пробег на снегоходах в 1500 км

от берега пролива до города Фербанк. 5 апреля 1994 года экспедиция *Overland Challenge* триумфально прибыла в штабквартиру ООН в Нью-Йорке. Но поскольку в ходе *Overland Challenge* не был сухопутным путем преодолён Берингов пролив, весь рекорд не засчитали. В зачет попал лишь сухопутный маршрут от Лондона до поселка Лаврентия, что тоже явилось своеобразным достижением.

Из всех машин сопровождения только один «Урал-43223» (машина №4) продолжил большую гонку по североамериканскому континенту с экипажем из двух водителей-испытателей — Владимира Глебова и Александра Жмаева. Его не стали возвращать на родину, и в том же году он был продан в Чили.

Бортовой «Урал-43202» салатного цвета передали местной администрации поселка Лаврентия, а остальные грузовики, успешно выполнив свою миссию по сопровождению экспедиции *Overland Challenge*, 12 марта 1994 года от Лаврентия отправились домой, в Миасс, успешно пройдя обратный путь. 14 апреля 1994 года они закончили свой поход у стен Уральского автозавода. Некоторые из этих машин были проданы в частные руки, а пара фургонов на шасси «Урал-43223» и вахтовый автобус НЗАС-4211 использовались Уральским автозаводом для сопровождения своей спортивной команды по трак-триалу. Причем «вахтовка» на шасси «Урал-43225» после пробега *Overland Challenge* была перекрашена в вишневый цвет.

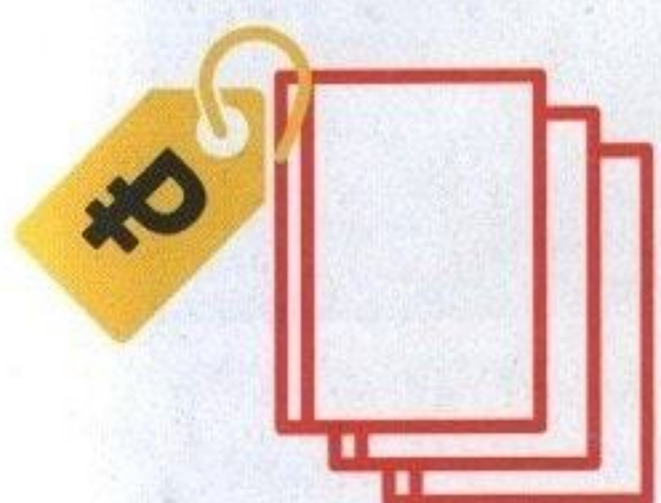
ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

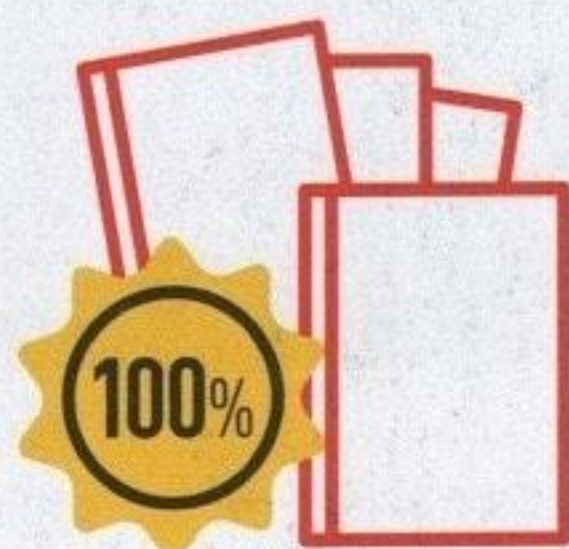
Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

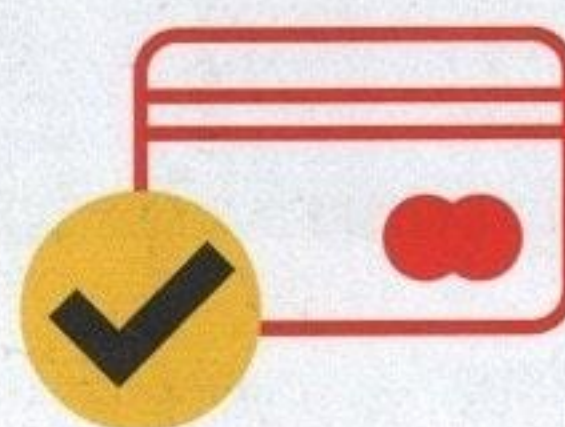
ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА

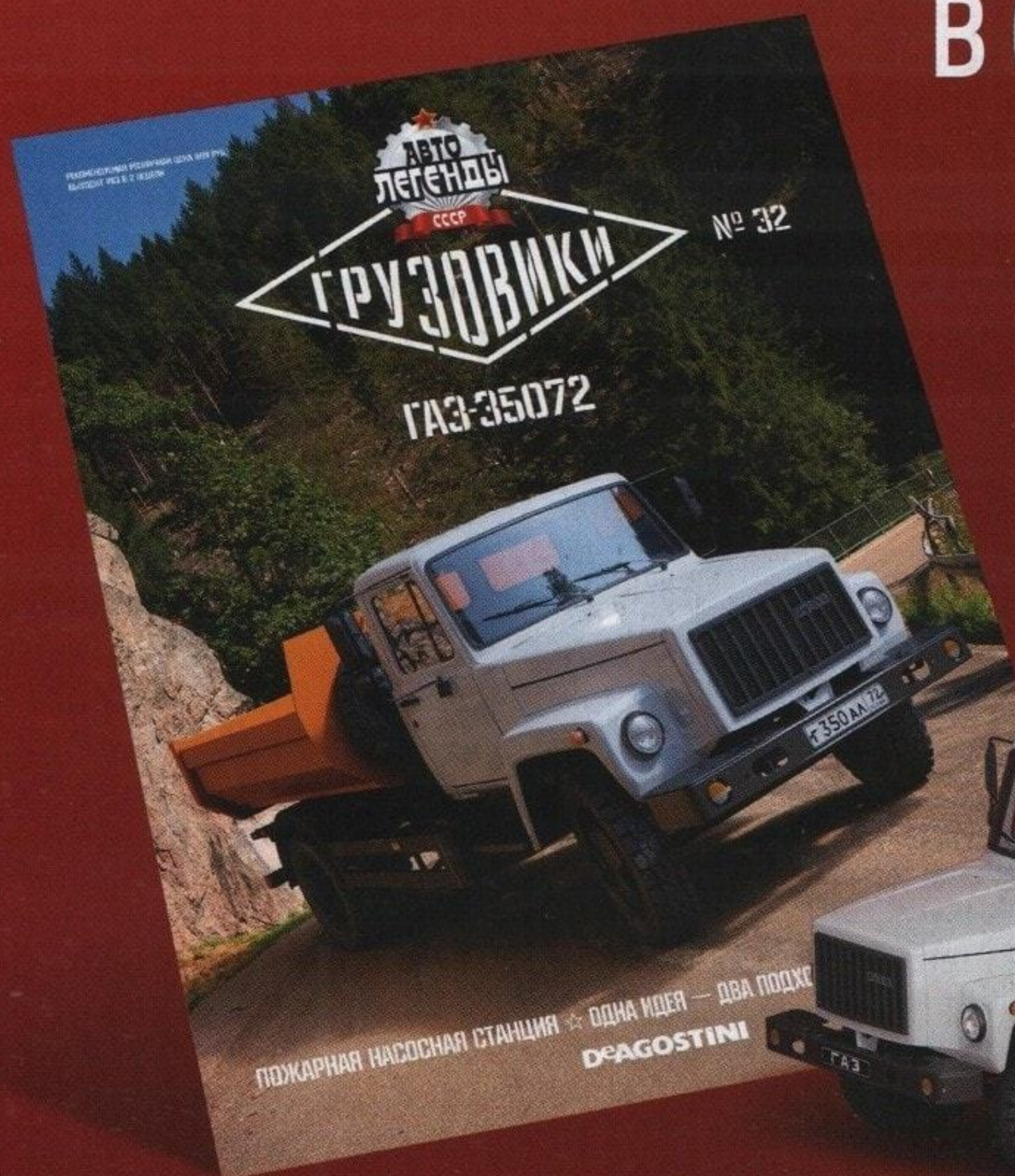


ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску



В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ГАЗ-САЗ-35072

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru



DeAGOSTINI

16+

RCforum.ru

ISSN 2070-095X
00002
9 772070 095996