

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 1299 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

«УРАЛ-43206» ТРАК-ТРИАЛ



DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск «Грузовики» №5, 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, импортер в Россию:
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

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 Дистрибушен 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 дистрибутор 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, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 8–9, 10 (верх):
© Rapocapture.com; стр. 16: ООО «Идея Центр»;
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция
Максима Шелепенкова

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

ISSN 2071-095X

Текст — Дмитрий Гладкий

Редакция благодарит за предоставленные фотографии Федора Лапшина, Александра Солнцева, а также Александра Павленко и Максима Шелепенкова за помощь в подготовке выпуска

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». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

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

Дата печати (производства): 26.10.2018
Дата выхода в России: 13.11.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

СОБЕРИТЕ УНИКАЛЬНУЮ КОЛЛЕКЦИЮ ВОЕННЫХ ВЕРТОЛЁТОВ



МИ-24В
(РОССИЯ)

В ПРОДАЖЕ С 22 НОЯБРЯ

В ПЕРВОМ НОМЕРЕ МИ-24В
(РОССИЯ)

НОВИНКА



ОРИГИНАЛЬНАЯ
ОКРАСКА



МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
И ДЕТАЛИ ИЗ ЛИТОЙ
ПЛАСТМАССЫ

МАСШТАБ 1:72



КАЖДАЯ МОДЕЛЬ В КОМПЛЕКТЕ
СО СПЕЦИАЛЬНЫМ ДЕРЖАТЕЛЕМ



ТОЧНАЯ ДЕТАЛИРОВКА
ОРИГИНАЛЬНЫХ МОДЕЛЕЙ



Спрашивайте в киосках или оформите подписку на www.deagostini.ru



Трак-триал — соревнования по преодолению сложных препятствий на грузовиках — наверное, самый молодой вид автомобильного спорта.

Интересная идея

Первые соревнования *Europa Truck Trial* состоялись 23 июня 1990 года во французском городке Штайнбург. В состязаниях участвовало всего несколько машин спортсменов-любителей. В том же 1990 году прошел еще один этап во Франции и один в Чехии. В 1991 году к соревнованиям подключились австрийцы.

Известно и имя идейного вдохновителя европейских соревнований по трак-триалу — Петер Бетген. «Легенда» гласит, что в 1989 году он увидел несколько фотографий с показательных заездов грузовых автомобилей *Mercedes* и решил, что это впечатляющее зрелище, которое будет интересно публике: большой автомобиль передвигается по пересеченной местности. Так родилась идея.

К тому моменту в Европе проводилось огромное количество триалов для любых транспортных средств — велосипедов, мотоциклов, легковых внедорожников.

Взяв за основу опыт проведения таких состязаний, Петер Бетген организовал новый вид соревнований, где главными действующими лицами выступали грузовики.

Конечно, не все сразу пошло гладко. Одной из основных проблем оказался грамотный регламент. Поначалу казалось естественным, что машины необходимо классифицировать по рабочему объему и мощности двигателя. Поэтому, несмотря на старания триальных команд, получались самые неожиданные результаты и нередко случались казусы и споры.

Затем попробовали разбивать технику по категориям в зависимости от колесной формулы. Но и здесь были трудности. Не каждый грузовик с колесной формулой, скажем, 4×4 «одинаково проходим». После продолжительных дискуссий родилась идея классифицировать автомобили по ширине колеи и колесной базе, которые для трак-триала оказались основополагающими параметрами.

Зародившись в Европе, соревнования по трак-триалу относительно быстро пришли в Россию — конечно, со своей спецификой.

Мастерство и выживаемость

Трак-триал — не гонка на скорость. Это, скорее, соревнование водителей на мастерство вождения в сложных условиях, а автомобилей — на выживаемость в этих условиях. Задача экипажей — не только пройти все этапы и соревновательные секции, не задев ограничители, но и уложиться в определенный лимит времени.

За каждую погрешность при преодолении препятствий экипаж получает штрафные очки. Это касается задевания ограничителя, остановки дольше 3 сек, повторного пуска остановившегося двигателя. Точные правила варьируются год от года, но в целом принцип остается единым. За более серьезные нарушения, такие как выход за пределы трассы, превышение лимита времени, нару-



«Урал-43026» (экипаж В. Найман/И. Болотов) на втором этапе Кубка Содружества 2000 года (Минск, 26 февраля 2000 года)



шение правил экипировки, могут вообще не засчитать этап или начислить максимальное число штрафных баллов.

Поскольку любой из этапов триала пройти безупречно практически невозможно, победителем становится экипаж, набравший наименьшее количество штрафных очков, а набирают их все без исключения.

В России и Белоруссии

Первые соревнования по трак-триалу были проведены в России в феврале 1996 года. Организаторами стали АО «АСМ-Холдинг» совместно с 21-м Научно-исследовательским испытательным институтом Главного автобронетанкового управления Министерства обороны РФ и Российской автомобильной федерацией (РАФ).

Трасса триала была построена на автополигоне 21-го НИИИ (АТ) МО РФ в городе Бронницы Московской области. Она состояла из таких препятствий, как «арки», «ригеля», «холм», «пни», «спуск», «грязевая ванна», «гать», «подъем», «лесной завал», «дубль вз», «камнепад», «пороги», «склеп», «клиновидные холмы», «косогор», «траншея».

Согласно первому регламенту, к участию в соревнованиях были допущены грузовые автомобили, удовлетворявшие ряду технических требований и входившие в соответствующие зачетные группы. Таких групп было пять. Первые четыре — это серийные



В 2000 году трехосные «Урал-4320» выступали в категории С4

машины производства стран СНГ с колесной формулой 4x2, 4x4, 6x6 и 8x8, пятая (прототипы) — несерийные или подвергшиеся значительным конструктивным изменениям отечественные полноприводные автомобили, а также серийные машины зарубежного производства.

Технические требования к автомобилям — участникам первого российского трак-триала были во многом сходными с требованиями для других соревнований, но кое в чем менее жесткими. Например, если ремни безопасности, выключатель

электрооборудования, огнетушители и буксировочные приспособления были обязательными, то каркас безопасности лишь рекомендован к установке. Значительная свобода творчества предоставлялась в отношении отдельных систем и узлов. Разрешены были любые приспособления для защиты агрегатов от повреждений, кроме выполненных из титана и магния, любая конструкция и материал деталей сцепления, изменения передаточных чисел коробок передач. Допускалась замена штатных радиаторов на нештатные.



Первый открытый кубок Беларуси по трак-триалу 1999 (Минск, 2–3 октября 1999 года). Команда МАЗ-«Яровит», пилот Сергей Крук, штурман Дмитрий Запорощенко



Самым экзотическим «спортпрототипом» сезона трек-триала 1999 года был ГАЗ-590374 Арзамасского машзавода. Экипаж Е. Плешаков/С. Кротов

Не было ограничений на конструкцию дифференциалов и их блокировку. Возможными считались замена усилителей тормозного привода, применение раздельного привода тормозов, любых рессор, числа и конструкции амортизаторов. Допускалось усиление деталей и узлов, изменение топливопроводов, трубопроводов систем отопления, вентиляции. Разрешалась установка топливного бака в кузове и его защита, перестановка аккумуляторной батареи в другое место, догрузка автомобилей балластом и т.д.

При подготовке двигателя разрешено было применять блоки и головки цилиндров от любых моделей, выпускаемых данным заводом-изготовителем, увеличивать рабочий объем в пределах ремонтных размеров, использовать карбюраторы от всех выпускаемых в СНГ серийных грузовых автомобилей. Право выбора шин также предоставлялось экипажу. Остекление кабины можно было заменять металлической сеткой, а борта грузовой платформы снимать. Однако были и запреты. Например, нельзя было отключать усилители рулевого

управления и тормозного привода, предусмотренные заводом-изготовителем, применять средства противоскольжения. Не допускалось облегчение кабины, кузова, рамы, деталей подвески, рулевого управления, тормозов, балок мостов. Водительское и пассажирское сиденья должны были быть жестко закреплены. Обязательным был дополнительный звуковой сигнал, включаемый со штурманского места. Нельзя было менять и дизайн внешности автомобиля.

Получалось, что это были соревнования слегка модифицированных серийных отечественных внедорожных грузовиков, подвергнутых самым минимальным доработкам. В 1996 году на старт вышли 17 автомобилей.

Самой многочисленной была группа грузовиков 6x6 — десять участников. В их числе были ЗИЛ-4333420, «Урал-4320», КАМАЗ-4310, КАМАЗ-43114 и два МАЗ-6317. К этой же группе отнесли экзотический ЗИЛ-4972. Вторую по численности группу составили четыре автомобиля колесной формулы 4x4: два ГАЗ-66-40, ГАЗ-33097 «Садко» и КАМАЗ-4326. Три автомобиля выступали в группе прототипов — два ГАЗ-3937 и один ЗИЛ-390610. И, наконец, самой малочисленной оказалась группа 8x8, в которой выступал единственный экипаж на гражданском аналоге БТР —



Четвертый этап Кубка Содружества 2000 года. Четырехосный «Урал-5323» преодолевает водную преграду. Экипаж А. Жмаев/С. Шершнев



Первый открытый кубок Беларуси по трак-триалу'1999 (Минск, 2–3 октября 1999 года). «Урал-43206» Владимира Наймана и Ивана Болотова преодолевает каменный завал. Экипаж занял второе место в своей категории

ГАЗ-59037 производства Арзамасского машиностроительного завода. В соревнованиях участвовали в основном экипажи от автозаводов (20 из 24). Были и представители Вооруженных сил РФ, выступавшие на «Урал-4320», КАМАЗ-4310 (Рязанский военный автомобильный институт), ГАЗ-66-40, КАМАЗ-4310 (21-е НИИИ (АТ) МО РФ). На многих автомобилях выступали по два, а то и по три экипажа. Опыт проведения таких соревнований признали удачным. Бронницкий триал 1996 года стал не только первым автомобильным состязанием такого типа в России и СНГ, но и первым трак-триалом в мире, проведенным зимой при морозе ниже -25°C . В историю эти «морозные заезды» вошли как Первые зимние соревнования по трак-триалу.

В следующем, 1997 году, соревнования по трак-триалу не проводились. Главным спортивным событием для грузовых автомобилей стал ралли-марафон «Мастер-ралли-97».

К теме трак-триала отечественный автоспорт вернулся ровно через два года. Вторые зимние соревнования по трак-триалу прошли тоже в Бронницах 1 февраля 1998 года.

В том триале участвовал ЗИЛ (шесть экипажей), УралАЗ (три экипажа), МАЗ. Уже традиционно присутствовали Рязанское военное училище и сам 21-й НИИИ (по два экипажа). Одну машину прислал КАМАЗ. К всеобщему удивлению от участия тогда отказался ГАЗ, хотя в 1996 году именно газовцы были победителями в своей категории. Всего участвовало 16 экипажей. Это на шесть экипажей меньше, чем на первых соревнованиях.

Именно на Вторых зимних соревнованиях по трак-триалу 1998 года впервые дебютировал двухосный грузовик «Урал-43206». Это была, по сути, полностью серийная машина в военной камуфляжной окраске. Ей оставили даже бортовой кузов и тент. Звездный период трак-триала наступил в 1999 году. Соревнования пробудили интерес автозаводов, к тому же за плечами уже был первый опыт выступлений. Сезон 1999 года стартовал тоже в Бронницах, где прошли Третьи зимние соревнования по трак-триалу. На сей раз погода благоприятствовала спортсменам. Впервые в короткой истории триала удалось подготовить «болото» — яму с жидкой грязью,

имитирующую водную преграду. Соревнования стали зрелищнее и популярнее. Двухосный «Урал-43206» тоже участвовал в этих соревнованиях. Уже была применена гражданская черно-желтая окраска, но штатная бортовая платформа и тент все еще оставались на своих местах. Призовых мест экипаж этого автомобиля тогда не занял, ему досталось лишь девятое место. Победителями в категории 4x4 стали бронницкие военные на ГАЗ-66-40, в категории 6x6 победу одержал МАЗ, в категории прототипов — ГАЗ-3937. Грузовик «Урал-5323» стал победителем лишь в категории 8x8. Получив хороший опыт, сразу два отечественных автозавода — МАЗ и УралАЗ — приняли решение попытаться счастья в европейском чемпионате *Europa Truck Trial* 1999. Первый этап соревнований проходил 5–6 июня в австрийском городе Мидерс, второй — 7–8 августа в немецком Оснабрюке, третий — 28–29 августа в испанском Аль-Каррасе, четвертый — 4–5 сентября во французском городе Монталье-Версье. По итогам *Europa Truck Trial* 1999 уральские спортсмены стали пятыми в своей группе, а белорусы — девятыми.

За тему трак-триалов активно взялся МАЗ совместно с одним из своих дилеров — компанией «Яровит». Именно «Яровит» в дальнейшем станет чуть ли не синонимом слова «трак-триал». Тандем МАЗ-«Яровит» решил организовать свои соревнования по трак-триалу. Их называли Первым открытым кубком Республики Беларусь по трак-триалу. Первые соревнования «первого



Четвертый этап Кубка Содружества 2000 года. На прототипе ЗИЛ-4972 выступали два экипажа — Д. Пискарев/С. Фокин и В. Буянкин/О. Добров

кубка» были проведены под Минском уже 2–3 октября 1999 года. И они получились весьма представительными.

Первый открытый кубок Республики Беларусь по трак-триалу проводился в четырех категориях грузовых автомобилей — с колесной формулой 4x4, 6x6, 8x8 и в категории «прототипы». В течение двух дней соперничали 20 экипажей спортивных команд МАЗ-«Яровит», МЗКТ, МоАЗ, ЗИЛ, ГАЗ, УралАЗ, АМЗ (Арзамас) и 21-го НИИИ МО РФ. В категории 4x4 победителями стали газовцы, 6x6 — военные из Бронниц, в «прототипах» — МЗКТ, а в категории 8x8 — «Урал». Двухосный «Урал-43206» участвовал и здесь, но пока без призовых мест. А вот внешний вид машины изменился — появился внешний каркас безопасности, а тент исчез.

Звездный час

В 2000 году сезон, уже традиционно, стартовал в Бронницах. Но изменился статус чемпионата: стараниями российской и белорусской автомобильных федераций он обрел союзный статус и стал называться Кубок Содружества.

Поменялся и технический регламент. Наконец-то применили европейский принцип классификации по соотношению ширины колеи к длине колесной базы. Поэтому категории теперь назывались так: С1, С2, С3, С4, С5 — у «обычных» машин, П1 и П2 — у прототипов.

Первый этап проводили 19–20 февраля, второй — 26–27 февраля под Минском. Это был не только второй этап Первого Кубка



Первый открытый кубок Беларуси по трак-триалу'1999 (Минск, 2–3 октября 1999 года). ГАЗ-33082 «Садко» Петра Хантурина и Александра Федорова, казалось бы, застрял в камнях, но выбрался самостоятельно

Содружества, но и первый этап Второго открытого кубка Республики Беларусь. Помимо традиционных участников, приехали и европейские спортсмены. Именно этот февральский минский этап 2000 года стал по-настоящему международным.

Затем был еще один этап в Бронницах — 20 августа, а закрыли отечественный сезон 2000 года вновь под Минском (30 сентября — 1 октября) и вновь с участием сразу нескольких команд из Европы.

Уральский автозавод одержал победу в категории С5 с автомобилем «Урал-5323» с колесной формулой 8x8. Кроме того, между российскими и белорусскими этапами команды Минского и Уральского

автозаводов продолжили свои выступления в европейском чемпионате.

В европейской категории S3 уральцы вышли на пятое место, а в категории S5 (колесная формула 8x8) оказались седьмыми. На двухосном автомобиле «Урал-43206» выступали Владимир Найман и Иван Болотов, а на четырехосном «Урал-5323» — Александр Имаев и Николай Белов. Экипаж МАЗ-«Яровит» в составе Петра Орсика и Дмитрия Книги, выступавший в категории S4, занял первое место, став чемпионом Европы.

Сезон 2001 года в отечественном трак-триале начался с полной неразберихи. Сначала было неясно, где пройдет первый этап — в Звенигороде или Дмитрове. Второй этап должен был состояться в Днепрпетровске (Украина), но украинский спонсор не смог выделить нужную сумму. Тогда соревнования срочно перенесли на традиционное место, в карьер Стайки под Минском. Все это сделали настолько быстро и срочно, что даже не успели провести информационную кампанию. Второй этап под Минском в 2001 году прошел почти без зрителей, хотя на прошлогодних соревнованиях здесь собирались по 40–50 тыс. человек.

Явно не хватало и участников. Зарубежных команд на этот раз не было, ЗИЛ на второй этап не явился. В итоге набралось 13 экипажей в трех категориях: С2 — маленькие «двухоски», С3 — большие «двухоски», С4 — грузовики с колесной формулой 6x6. Категория С5 была изначально заявлена в регламенте, но потом ее отменили.



Активным участником многих этапов по трак-триалу была команда «Армейцы», состоявшая из кадровых военных 21-го НИИИ МО РФ

Продолжение на стр. 10



«УРАЛ-43206» ТРАК-ТРИАЛ



Нововведением Кубка Содружества 2001 года стала карусельная гонка, проводившаяся на второй день соревнований. Карусельная гонка представляла собой движение по замкнутой кольцевой трассе, протяженность которой и количество кругов определяется судьями. Старт карусельной гонки давался поочередно, с одинаковым интервалом времени. В рамках категории порядок стартов определялся результатами заезда в триале.

В чемпионате Европы 2001 года вновь участвовали МАЗ и УралАЗ. Экипаж команды УралАЗа в составе Александра Жмаева и Сергея Петелина, выступавший в категории S5 на «Урал-5323», оставался фаворитом соревнований в своей группе на протяжении чуть ли не всего чемпионата, но на последнем этапе упустил победу и стал вторым. А в категории S4 европейского чемпионата по трак-триалу свой прошлогодний триумф повторили Петр Орсик и Дмитрий

Книга на МАЗе, ставшие чемпионами во второй раз.

В сезоне 2002 года в отечественном трак-триале начались перемены. Накануне чемпионат покинул главный спонсор — компания *Itera*. А команда МАЗ-«Яровит», бывшая основным организатором соревнований, решила прекратить выступления из-за финансовых проблем. Были даже серьезные опасения, что этот вид автоспорта может исчезнуть из календаря российских



Третьи зимние соревнования по трак-триалу (Бронницы, 21 февраля 1999 года). «Урал-43206» на этом этапе выступал с тентом



Третий этап Кубка Содружества 2000 года (Бронницы, 20 августа 2000 года). «Урал-5323» команды «Армейцы» 21-го НИИИ МО РФ соревнуется с соперниками на родном для себя полигоне

автосоревнований. Но он не исчез, а трансформировался. К «урезанному» всего лишь до двух этапов (в Бронницах и Миассе) Кубку Содружества добавились еще два первенства по трак-триалу — соревнования на кубок ГАБТУ МО РФ и на кубок Уральского автозавода. Но в целом отечественный трак-триал стал сдавать свои позиции. Зато наконец-то настал звездный час команды Уральского автозавода в европейском трак-триале. Чемпионат *Europe Truck*

Trial завершился триумфом спортсменов из Миасса. Они завоевали «золото» сразу в двух категориях. В категории S5 (колесная формула 8x8) экипаж Александра Жмаева и Сергея Петелина на «Урал-5323» вышел на первое место в общем зачете. Настоящим сюрпризом чемпионата в категории S4 (колесная формула 6x6) стало итоговое первое место другого миасского дуэта — Валерия Князева и Ивана Болотова на «Урал-4320».

Закат соревнований

В 2003 и 2004 году соревнования по трак-триалу в РФ проходили под новым названием и в новом статусе. Поскольку белорусы больше не принимали в них участия, Кубок Содружества трансформировался в Кубок России. Проводились всего по два этапа в году — в Бронницах и Миассе. Соревнования стали терять в зрелищности и представительности и в итоге полностью сошли на нет. С 2005 года эти соревнования в России и СНГ не проводятся.

В 2007 году компания «Яровит» по собственной инициативе предприняла попытку возродить интерес к трак-триалу. Появился «громкий» проект *TORC (Truck Off Road Cup)* — новая комбинация трак-триала и автокросса. Планировалось, что первые соревнования пройдут в 2007 году в Германии, а затем вернутся в Россию и Беларусь. Однако на деле провели только один *TORC'2007* на олимпийском стадионе в Мюнхене, где российских и белорусских участников не было. Этим дело и закончилось.

А европейский чемпионат *Europe Truck Trial* существует и по сей день, и в нем участвуют «Уралы». Правда, к команде Уральского автозавода они не имеют отношения. Все это машины европейских спортсменов-участников. Например, чемпионом Европы 2017 года в категории S3 стала немецкая команда *Truck Sport Borzunt*, выступающая на грузовиках «Урал-4320».



Первый внешний каркас безопасности появился на «Урал-43206» в сезоне 1999 года. К 2001 году каркас усилили, а в сезоне 2002 года это был уже спортивный грузовик

Спортивная летопись УралАЗа

Участие автомобилей «Урал» в спортивных соревнованиях — это форсированные испытания в экстремальных условиях специальных трасс, позволяющие не только выявить недостатки конструкции или подтвердить новые технические решения, но и продемонстрировать показатели проходимости и надежности автомобилей, а также сравнить их с показателями автомобилей-аналогов, участвующих в соревнованиях.

Автомобили высокой проходимости, выпускаемые АО «Автомобильный завод "УРАЛ"» (так сегодня официально называется Уральский автомобильный завод), работают в разных климатических и дорожных условиях, нередко близких к экстремальным, поэтому они должны удовлетворять самым высоким требованиям потребителей. Уральский автозавод постоянно работал над повышением эксплуатационных качеств автомобилей и был заинтересован в их объективной оценке как заводскими специалистами, так и потребителями. Многолетнее участие автомобилей «Урал» в спортивных соревнованиях позволяло наглядно представить результаты работы над конструкцией автомобиля и определить направления перспективных разработок.

История автомобильного спорта на Уральском автозаводе началась в 50-е годы, когда водители-испытатели и инженеры Специального конструкторского бюро (СКБ)



В 1997 году главным грузовым автоспортивным событием стало «Мастер-ралли-97».

на автомобилях «Урал-355М» стали принимать участие в областных и всесоюзных соревнованиях, показывая высокие результаты. Одними из первых в истории спортивных успехов стали соревнования

по автокроссу, проходившие в октябре 1957 года в Ростове-на-Дону, где шесть из 98 стартовавших машин были «Уралами». Спортсмены завода тогда еще не имели опыта выступлений в подобных соревно-



Выступление команды УралАЗ в Первых зимних соревнованиях по трак-триалу (Бронницы, февраль 1996 года)



Триальная команда УралАЗа в своем самом звездном составе (2002 год)

ваниях, но смогли завоевать все первые места и кубок как лучший коллектив. В 1990 году в Научно-техническом центре Уральского автозавода была создана команда водителей-испытателей и инженерно-технических работников, которая стала участвовать в российских и международных автомобильных соревнованиях на автомобилях «Урал», подготовленных в Экспериментально-исследовательском производстве НТЦ. В результате история спортивных успехов УралАЗа вышла на новый этап.

Первые соревнования, в которых завод участвовал в новом качестве, — автомобильный кросс «День Победы», проводившийся в Рязани в мае 1990 года. Тогда новая команда выступила в показательных заездах на двух автомобилях, которыми управляли водители-испытатели А. Ильиных и А. Заренков. Первый опыт участия в международном автомобильном соревновании команда получила в том же 1990 году, выступив в ралли «Ельч» (Польша) на двух грузовиках «Урал-4320». В ралли, трасса которого

включала в себя специальный скоростной участок, а также пробег по полигонам и бездорожью, были задействованы 15 экипажей на грузовых автомобилях, в том числе на *Tatra*, *Mercedes*, *MAN* и *Jelcz*. Команда УралАЗа тогда заняла второе (В. Гуленков/В. Дудин) и третье места (А. Заренков) в категории грузовых автомобилей — результат довольно впечатляющий, если учесть, что спортсмены ехали практически на серийных «Уралах». На самое протяженное ралли конца XX века — ралли-марафон «Париж–Мос-



Команда КАМАЗа в трак-триале отнюдь не блистала (в отличие от раллийной КАМАЗ-Мастер), а УралАЗа, напротив, стала самой титулованной российской триальной командой



В 2002 году команда Уральского автозавода выиграла чемпионат Европы в категории С4. Это удалось В. Князеву и И. Болотову на «Урал-4320»



Чемпионский титул в европейском первенстве уральская команда выиграла и в категории С5 (8x8). Титул получили А. Жмаев и С. Петелин



«Урал-4320» на соревнованиях по трак-триалу в подмосковных Бронницах в 2004 году (это был последний год, когда они проводились)

ква–Пекин» протяженностью 16 тыс. км — Уральский автозавод выставил в сентябре 1992 года два автомобиля «Урал-43223С» (с двигателями воздушного охлаждения *Deutz*), подготовленные для ралли в соответствии с требованиями Международной автомобильной федерации (ФИА). За рулем этих автомобилей выступали известные российские спортсмены Владимир Гольцов и Михаил Шихин, опытные штурманы Сергей Штин и Юрий Балашов, приглашенные из Ижевска, и специалисты Уральского автозавода — механики Сергей Юзик и Юрий Тимофеев. И хотя экипаж В. Гольцов/С. Штин/С. Юзик занял только 11-е место, на финише в Пекине он получил специальный приз «За волю к победе».

В ноябре 1992 года заводская команда на двух автомобилях «Урал-43223С» вновь участвовала в ралли «Ельч» и стала победителем, заняв в грузовом зачете первое (М. Шихин/В. Барсуков/Ю. Балашов) и второе (В. Гольцов/В. Стрелков/С. Штин) места.

Все три призовых места команда Уральского автозавода заняла в феврале 1993 года на ралли «Урал-Авто» в Ижевске. Первое место досталось экипажу М. Шихин/Ю. Балашов на «Урал-43223С», второе — экипажу В. Гольцов/В. Стрелков тоже на «Урал-43223С», а третье — экипажу В. Глебов/В. Барсуков на «Урал-4320». С 1996 года УралАЗ постоянно участвует в соревнованиях по трак-триалу. В первых соревнованиях, проводимых зимой в подмосковных Бронницах, команда Уральского автозавода в категории грузовиков с колесной формулой 6x6 заняла первое место (А. Новоселов/В. Смирнов на «Урал-4320»). Повторить и даже приумножить успех удалось в 1998 году в тех же Бронницах. Тогда первое место досталось заводу не только в категории автомобилей 6x6 (экипаж А. Новоселов/В. Смирнов на «Урал-4320»), но и в категории машин 8x8 — на «Урал-5323» выступали А. Жмаев и В. Найман. В категории грузовиков 4x4 УралАЗу досталось второе место на «Урал-43206» (экипаж В. Глебов/В. Ворсин).

Высокие результаты команда УралАЗа показала в автомобильной гонке с элементами ориентирования — ралли «Дебри», проведенного летом 1998 года в зачете Кубка России по ралли в Красноярске. Трасса соревнования проходила по бездорожью и представляла собой замкнутый круг грунтовых дорог длиной около 150 км, который необходимо было преодолеть

многократно. В соревновании приняли участие спортсмены автомобильных заводов России и Белоруссии. Водители Уральского автозавода смогли продемонстрировать не только свое мастерство, но и уникальную проходимость и высокие технические характеристики автомобилей «Урал-43223С» и «Урал-4320», заняв соответственно первое и третье места (экипажи А. Новоселов/В. Смирнов/Н. Белов и А. Ильиных/А. Жмаев/В. Князев). В 1999 году команда Уральского автозавода стала первой российской командой, принявшей участие на грузовых автомобилях в чемпионате Европы по трак-триалу.

Среди 69 экипажей из 10 стран спортсмены Уральского автозавода, выступавшие на автомобиле «Урал-43206», смогли стать пятыми в своей группе S3 (экипаж В. Найман/Н. Белов).

Первый Кубок Белоруссии по трак-триалу состоялся в октябре 1999 года в окрестностях Минска. Уральский автозавод представляла команда из трех экипажей, выступавших на автомобилях «Урал-43206», «Урал-6361» и «Урал-53232». В группе 4×4 экипаж «Урал-43206» занял второе место (В. Найман/И. Болотов), а в группе 8×8 экипаж «Урал-53232» стал первым (А. Жмаев/В. Найман).

В следующем, 2000 году, статус этих соревнований изменился. Теперь они стали Кубком Содружества России и Белоруссии по трак-триалу. После четырех этапов команда УралАЗа заняла третью ступень пьедестала почета.

В 2002–2004 годах спортивная команда УралАЗа не раз становилась призером Кубка Содружества России и Белоруссии (2002 год), соревнований на Кубок России (2003 и 2004 годы) и чемпионата Европы по трак-триалу (2002 и 2003 годы). Но с закатом интереса к трак-триалу в России спортивная команда УралАЗ фактически прекратила свое существование.

Технические характеристики «Урал-43206»

Число мест	3
Грузоподъемность	4200 кг
Максимальная скорость	100 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	24 л
Электрооборудование	24 V
Аккумуляторная батарея	6СТ-190ТР
Генератор	Г-288
Регулятор напряжения	11.3702.000
Стартер	СТ-142Б
Размер шин	14,00-20 (370-508)
Масса, кг	
снаряженная (для машины с лебедкой)	7470
полная, в том числе:	12 350
на переднюю ось	5750
на заднюю тележку	6600
Наименьший радиус поворота, м	
по колее внешнего переднего колеса	11,1
Дорожный просвет, мм	
	400
Рулевой механизм	
двухзаходный червяк и зубчатый сектор с гидроусилителем, передаточное число — 21,5	
Подвеска передняя	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, двустороннего действия	
Подвеска задняя	
зависимая, 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

Коробка передач

механическая, пяти/шестиступенчатая, с синхронизаторами

Раздаточная коробка

двухступенчатая, с межосевым блокируемым дифференциалом

Главная передача

двойная, пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических, передаточное число — 7,32

Двигатель

ЯМЗ-236БЕ, V-образный, дизельный, четырехтактный, шестицилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм 130

Ход поршня, мм 140

Рабочий объем, л 11,15

Степень сжатия 17,5

Максимальная мощность

250 л.с. при 2100 об/мин

Максимальный крутящий момент

105 кгс·м при 1350 об/мин

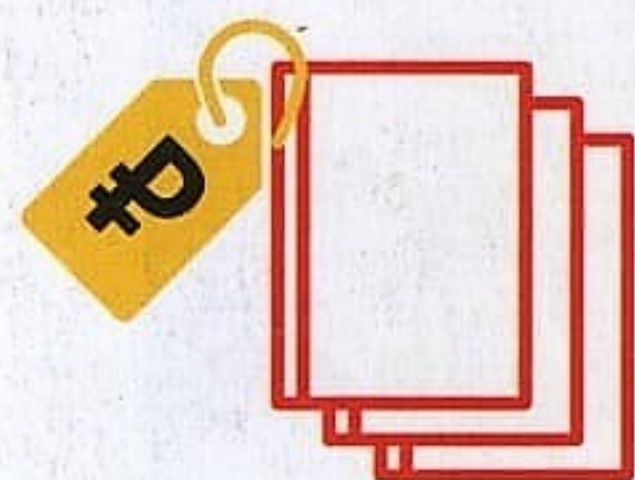
ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

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

НЕ ПРОПУСТИТЕ!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК № 6

ПМЗ-2 (ЗИС-5) ПОЖАРНАЯ АВТОЦИСТЕРНА

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

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



16+

DeAGOSTINI

ISSN 2070-095X
00005