

There are no translations available.

VISAI CIVILINIS „URAL“

Liucijus Suslavičius

Ilgametis didelio pravažumo 6x6 tipo sunkvežimių armijai tiekėjas – Uralo automobilių gamykla Miase, ilganosiais „uralais“ aprūpinusi visų „socialistinės stovyklos“ bei dar keliasdešimties pasaulio šalių armijas, šiandien dirba visai kitu, lėtesniu tempu, nei TSRS laikais. Automobiliai gaminami pagal konkrečius užsakymus, o ne masiškai, vietoje poros maksimaliai unifikuotų modelių gamykla siūlo gerą dešimtį gerokai tarpusavyje besiskiriančių modifikacijų ir vis ryžtingiau skverbiasi į anksčiau „uralams“ nebūdingą rinkos sektorių – magistralinius pervežimus. Savo ambicijas šioje srityje gamykla, tapusi holdingo „RusPromAvto“ dalimi, pademonstravo 2004 metų vasarą, pristatydamą Maskvoje naujos civiliams užsakovams skirtų sunkvežimių su itališka kabina virš variklio šeimos bandomuosius pavyzdžius. Bet ilgamečių tradicijų ir itin vertingos visureigių konstravimo patirties taip paprastai neatmes, tad Miase vėl ir vėl sukuriama naujų didelio pravažumo sunkvežimių prototipai. Paskutinė naujovė – statybinis 15 tonų 8x8 tipo savivartis „Ural – 652301“, oficialiai pademonstruotas 2004 metų lapkritį ir greičiausiai jau sekančiais metais pasiekiantis pirmuosius užsakovus.

Keturių ašių sunkvežimiai su visais varančiais ratais bei sunkvežimio „KamAZ“ kabina virš variklio Miase buvo sukurti dar paskutiniais TSRS gyvavimo metais, tačiau gaminti juos masiškai gamykla taip ir nepradėjo – svarbiausias tokių automobilių užsakovas – Rusijos armija – neturi pinigų dideliems pirkimams. Bet Miase yra dar ir „IVECO UralAZ“ – bendra Rusijos-Italijos įmonė, kuri pratęsė svarbių Rusijos transportininkams 8x8 tipo automobilių tobulinimą. Galu gale bendros veiklos rezultatais pasinaudojo ir pati „UralAZ – savivartis „Ural – 65301“ ir važiuoklė specialiai įrangai montuoti „Ural-632341“ išsivystė iš nedideliais kiekiais gaminamų ankstesnių keturašių modelių ir naudoja daug jų agregatų. Tačiau nuo visų ankstesnių Miase sukurtų bei gamintų ar tebegaminamų keturašių sunkvežimių jie skiriasi vienu esminiu dalyku – priekiniai varantieji tiltai čia ne sujungti į vieną vežimėlį su bendrais pakabos elementais, o atskirti vienas nuo kito ir turi kiekvienas savo išilgines linges. Ką duoda toks, atrodytų, nežymus pakeitimas? Taip pakeitus važiuoklės konstrukciją, tiltai atsidūrė kiek toliau vienas nuo kito, ir todėl pagerėjo jiems tenkančio svorio pasiskirstymas. Keturios lingės vietoje dviejų įgalino padidinti kiekvienos priekinės ašies apkrovimą iki 6,5 tonos, gale sumontuotas padidinto kraulumo varančiųjų tiltų vežimėlis (vienos ašies apkrova – 8 tonos), todėl, kiek sustiprinus ir rėmą, pavyko padidinti automobilio kraulumą net 3,6 tonos, lyginant su jau gaminamais keturašiais „Ural-5323“, didžiausia leistina masė padidėjo iki 29 tonų. Tiltų vairavimo mechanizmas su dviem autonominiais stiprintuvais pasirodė esąs patikimesnis, nei ankstesnė konstrukcija su vienu stiprintuvu. Variklis – rusiškas JaMZ, V-8 tipo, su

turbokompresoriumi (300 AG/2100 aps/min), atitinkantis „Euro-2" reikalavimus, pavarų dėžė – irgi pagaminta Jaroslavyje, mechaninė, penkialaipsnė. Gamykla sąmoningai pasirinkone pačius moderniausius, užtat gerai patikrintus serijinėje gamyboje važiuoklės ir pavaros agregatus, kad naujieji automobiliai turėtų kuo mažiau „vaikiškų ligų" ir juos būtų nesudėtinga įsisavinti gamyboje bei eksploatuoti. O vėliau, jei bus poreikis, galima montuoti modernesnius rusiškus arba importinius variklius, patenkinti kitus papildomus užsakovų pageidavimus. Užtat kabina iš karto panaudota, kaip teigia gamintojas, „padidinto komfortiškumo" – modifikuota „trumpa" senosios kartos IVECO kabina, kuriai gaminti reikalingą įrangą patiekė italai, kurdami bendrą įmonę su „UralAZ". Mūsų vairuotojų požiūriu vargu ar tai patogumo viršūnė, bet nei „mazu", nei „kamazu" trumposios kabinos jai tikrai neprilygsta. 12 kubinių metrų talpos išmetamosiomis dujomis apšildomas savivartis kėbulas išverčiamas atgal, jis komplektuojamas krovinį dengiančiu ir nuo išbyrėjimo apsaugančiu tentu. Specialistai iš karto pastebės didelį naujojo „Ural" privalumą, kurio neturi Europoje gaminami tokios klasės savivarčiai – plačiaprofilės viengubos ant visų ratų žemo slėgio padangos su centrine oro slėgio reguliavimo sistema, tokia, kokia komplektuojami kariuomenei skirti sunkvežimiai. Ji labai praverčia bekelėje bei statybų aikštelėse, neturinčiose normalių privažiavimo kelių.

Šiuo metu nauji „uralai" intensyviai bandomi, tuo pat metu pradėtas paklausos tyrimas. Gamyklos vadovai pristatymo metu optimistiškai kalbėjo apie greitai prasidėsiančią serijinę gamybą. Rusijoje tokio tipo savivarčių paklausa yra, ir ne tik Sibire. Tai rodo 2004-siais debiutavę analogiški 8x8 tipo savivarčiai „Volat" bei „Gloros". Visgi „uralas" turi daugiau šansų – visi jo agregatai – rusiški, tad automobilis pigesnis, nei „Gloros" iš Sankt-Peterburgo, o „Volat" gaminamas Baltarusijoje, t.y. kad ir labai artimame, bet vis tik užsienyje...

Ar nauji rusiški savivarčiai „ras kelią" į Lietuvos rinką, sunku pasakyti. Vienu iš barjerų gali tapti „nešvarus" variklis, tačiau Rusijoje dirbama šia kryptimi, tad netrukus gali pasirodyti tiek „Euro-3" reikalavimus atitinkantys rusiški dyzeliai, tiek eksportinės automobilių modifikacijos su vakarietiškais varikliais.