



УРАЛ

AVTOEXPORT

375Д



AVTOEXPORT

УРАЛ 375Д

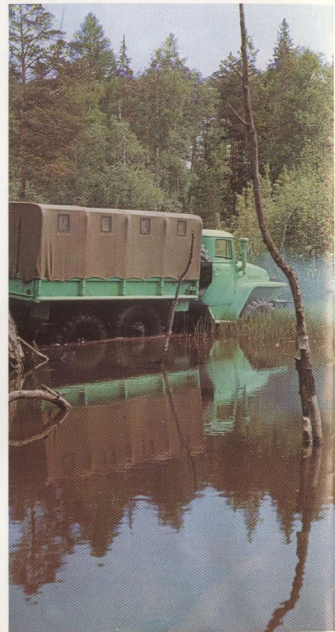
EL CAMIÓN URAL-375Д ES UN AUTOMÓVIL DE TODO TERRENO, CON TRES EJES PROPULSORES, DESTINADO PARA TRANSPORTAR UNA GRAN DIVERSIDAD DE MERCANCIAS POR CUALESQUIERA CAMINOS Y A CAMPO TRAVIESA. EL CAMIÓN URAL-375 POR SUS PROPIEDADES SE ENCUENTRA ENTRE LOS MEJORES TIPOS DE SU CLASE EN EL MUNDO.

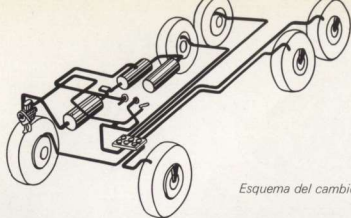
A pesar de sus dimensiones sorprendentes, el automóvil puede traficar por nieve profunda, caminos de tierra malos, por arena. Supera fácilmente cuestas de hasta 30° y vados de hasta 1,5 m. En una serie de casos este vehículo de ruedas competiza con éxito con los tractores de orugas. El camión Ural-375Д puede arrastrar un remolque con peso total de hasta 10.000 kg.

El camión Ural-375Д es de seguridad excepcional. Su forma, constitución general y aspecto exterior son imponentes.

En el camión ha sido previsto todo lo necesario para la comodidad de explotación y seguridad del tráfico. La cabina de tres plazas, enteramente metálica con asiento blando regulable, va instalada sobre amortiguadores de goma y está aislada térmicamente. Los seguros limpiaparabrisas neumáticos y los dispositivos para lavar y soplar con aire caliente los parabrisas, las viseras antisol, dos retrovisores, crean excelente visibilidad y mejoran la conducción del camión en cualquier situación.

La alta traficableidad del camión queda asegurada no sólo por los tres puentes propulsores y neumáticos ordinarios, sino que también por la posibilidad de variar la presión en los neumáticos en las ruedas desde la cabina del conductor y por el franqueo vertical grande y por la batalla relativamente corta del camión. El mecanismo de la dirección con servo-hidráulico, frenos con mando hidroneumático independiente para los ejes delanteros y traseros, la segura caja de cambios con sincronizadores, suspensión elástica con amortiguadores hidráulicos en el eje delantero, equipo de alumbrado y señalización modernos, brindan la posibilidad de atravesar caminos de todas clases.



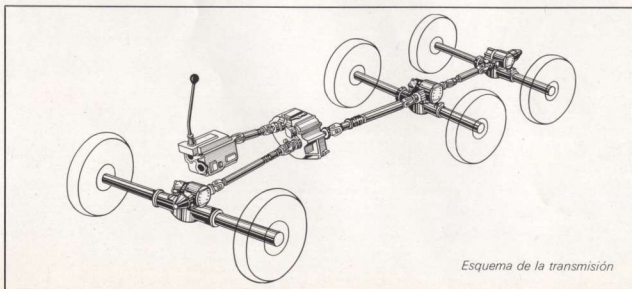


Esquema del cambio centralizado de la presión del aire en los neumáticos

El motor de gasolina, modelo ЗИЛ-375 de ocho cilindros en V, de cuatro tiempos y 198 CV de potencia según SAE, dota al camión de altas propiedades de tracción y dinámicas.

La plataforma enteramente metálica con pared trasera abatible, está equipada con asientos abatibles y toldo desmontable, cosa que permite utilizar el camión para el transporte de pasajeros.

A petición del Cliente, el motor del automóvil puede equiparse



Esquema de la transmisión

con calentador de arranque que asegura el caldeo previo necesario del motor antes de ponerlo en marcha, cosa que asegura un plazo de servicio más prolongado del motor al explotar el camión en condiciones de temperaturas bajas; la cabina puede equiparse con calefactor, que alivia la explotación del camión en la temporada de invierno.

Por deseo del Cliente en el camión puede instalarse un torno con cable de 65 m de longitud con 7.000 kg de esfuerzo de tracción, caja de toma de fuerza y caja de toma complementaria de fuerza desde el reenvío.

El servicio técnico e reparación del camión Ural-375А se alivia por la disposición acertada de los conjuntos y grupos.

Pedimos dirigir toda la clase
de información relacionada con la adquisición
de los camiones Ural-375Z
a la V/O "AVTOEXPORT",
U.R.S.S., Moscú, Г-200,
Pl. Smolienskaya-Sennaya, 32—34,
Télex: 135
o a la Representación Comercial de la U.R.S.S.



Avto export



CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

Datos principales. Capacidad de carga 5.000 kg; capacidad de carga al instalar el torno 4.500 kg; peso del camión equipado (sin carga y tripulación) 8.400 kg; peso total del remolque arrastrado por caminos con pavimento duro sin reducir la presión de inflado en los neumáticos 10.000 kg; dimensiones — longitud 7.350 mm, anchura 2.690 mm, altura por la cabina, sin carga 2.680 mm; dimensiones (interiores) de la plataforma — longitud 3.900 mm, anchura 2.430 mm, altura de las paredes 872 mm; batalla (distancia entre el eje delantero y el eje geométrico de los puentes traseros) 4.200 mm; vía de las ruedas delanteras, traseras y medias 2.000 mm; franqueo vertical 400 mm; radio mínimo de viraje por la parte media de la huella de la rueda delantera exterior 10,5 m; velocidad máxima con carga completa sin remolque en trozos horizontales de una carretera lisa asfaltada 75 km/h; cabina de los dos depósitos de combustible 360 l.

Motor. Con carburador, de cuatro tiempos, ocho cilindros dispuestos en V, modelo ЗИЛ-375; cilindrada 7 l; calibre 108 mm; carrera del pistón 95 mm; compresión 6,5; potencia máxima 198 C.V. (según S.A.E.).

Transmisión. Embrague — seco, de dos discos con muelles periféricos; caja de cambios — de cinco escalones con sincronizadores; reenvío de dos escalones con diferencial entre ejes; transmisión cardánica — abierta con cuatro árboles cardánicos; transmisión principal — doble, una pareja de engranajes cónicos con dientes espirales y otra de engranajes cilíndricos con dientes oblicuos, desmultiplicación 8,9; palieres — completamente descargados.

Tren de rodaje. Neumáticos — especiales de presión variable, 14.00—20"; ballestas — longitudinales, semielípticas, las ballestas

traseras son oscilantes, los esfuerzos de empuje y los esfuerzos de los momentos reactivo y de freno se transmiten por barras reactivas, amortiguadores hidráulicos, de tipo telescópico, de doble efecto, van instalados en el eje delantero.

Dirección. Tipo de mecanismo de la dirección — tornillo sin fin de dos entradas con sector dentado; con servo-hidráulico. Frenos: de pedal — de zapatas, actuante en todas las ruedas con mando neumohidráulico, independiente para el puente trasero, de mano (de estacionamiento) — central, de tipo tambor, con mando mecánico (al frenar con el freno de mano se conecta también el sistema de freno del remolque, accionado por el sistema neumático del camión).

Instalación eléctrica. Sistema del tendido — monofilar, las bornas negativas de los manantiales de corriente están unidas al cuerpo ("masa") del automóvil; tensión nominal en la red 12 V.

Equipo especial.

Torno. Va instalado sobre el bastidor en la parte trasera del camión. Se acciona a través de la transmisión cardánica abierta desde la caja de toma de fuerza complementaria. Longitud útil del cable 65 m, esfuerzo máximo 6.000—7.000 kg.

Caja de toma de fuerza. De dos velocidades, reversible, toma de fuerza desde la caja de cambios.

Caja de toma de fuerza complementaria desde el reenvío. La toma de fuerza se realiza a través de un manguito deslizante desde el árbol primario del reenvío.

Calentador de arranque del motor. De tipo líquido. Capacidad del calderín de combustible 2,7 l. Gasto de combustible 2 kg/h. Tiempo necesario para calentar el motor siendo la temperatura ambiente de —20° C y —40° C 15—20 y 25—30 minutos, respectivamente.

