



МоАЗ-7411 с прицепом-ропуском

ных грузов массой до 27 т и буксировку тяжелых прицепов в сложных дорожных условиях. При этом обе машины были унифицированы с серийными одноосными тягачами и перспективными самосвалами МоАЗ и оснащались оригинальными откидными кабинами, дополненными коротким капотом для быстрого доступа к радиаторам, вентиляторам и их приводам.

Позднее МоАЗ-74111 был переоборудован в седельный тягач путем установки на раму стандартного седельно-сцепного устройства типа МАЗ-537 и в период с декабря 1978 по сентябрь 1979 года проходил испытания в паре с полуприцепами-тяжеловозами МАЗ-5247Г (грузоподъемность 50 т, полная масса 68 т) и ЧМЗАП-9990 (грузоподъемность 52 т, полная масса 70 т). Результаты испытаний в целом оказались положительными: МоАЗ-74111 по многим показателям оказался впереди своего единственного серийного на тот момент аналога МАЗ-537. Однако производство этих автомобилей на Могилевском автозаводе так и не было освоено, а приоритет в области поставки тяжелых тягачей для нужд народного хозяйства еще на долгие годы остался за Курганским заводом колесных тягачей имени Карбышева.



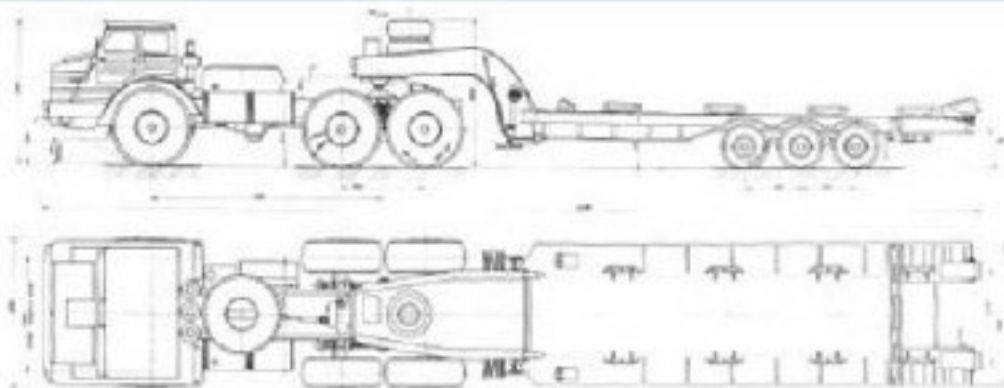
Первоначальный вариант МоАЗ-74111 с безбортовой платформой



Седельный тягач МоАЗ-74111



Седельный тягач МоАЗ-74111 с полуприцепом ЧМЗАП-9990



Автопоезд грузоподъемностью 50 т в составе седельного тягача типа 6x6 на базе шасси автомобиля МоАЗ-74111 на шинах 26,5-25".

120990

Седельный тягач МоАЗ-74111

Кабина	5-местная, цельнометаллическая, со спальным местом, с электрообогревом ветровых стекол, двумя жидкостными отопителями и одним независимым марки 0-15Б	
Габаритные размеры, мм	9590x3270x3270	
База, мм	5205 + 1890	
Колея, мм	2570 / 2500 / 2500	
Дорожный просвет, мм:		
под стремянками рессор переднего моста	415	
под картером переднего моста	540	
под картерами среднего и заднего мостов	565	
Монтажная высота рамы, мм	1593	
Высота седельно-сцепного устройства, мм	2062	
Снаряженная масса тягача, кг	24590	
Допустимая нагрузка на седло, кг	27000	
Допустимая полная масса полуприцепа, кг	70000	
Полная масса автопоезда, кг	94800	
Двигатель	ЯМЗ-240Н турбодизельный, 12-цилиндровый, V-образный, четырехтактный, жидкостного охлаждения	
Рабочий объем, л	22,3	
Диаметр цилиндра / ход поршня, мм	130 / 140	
Мощность, л.с.	500 при 2100 об/мин	
Степень сжатия	14	
Максимальный крутящий момент, кгм	185 при 1300-1500 об/мин	
Электрооборудование, в	24	
Аккумуляторная батарея	6-ТСТ-182ЭМС	
Трансмиссия	постоянный полный привод, распределяемый между передним мостом и тележкой через несимметричный блокируемый планетарный дифференциал и между мостами тележки через блокируемый конический межосевой дифференциал	
Коробка передач	гидромеханическая, 6-ступенчатая, разработки МоАЗ (максимальный коэффициент трансформации гидротрансформатора - 3,6)	
Передаточные числа коробки передач	I - 6,06. II - 4,21. III - 2,40. IV - 1,71. V - 1,19. VI - 0,677. 3X ₁ - 3,0. 3X ₂ - 0,85	
Раздаточная коробка	одноступенчатая	
Карданная передача	открытого типа, с тремя валами	
Ведущие мосты	двухступенчатые, с планетарными ступичными редукторами (передаточные числа: редуктор главной передачи - 2,2, ступичный редуктор - 5,6; общее - 12,32); средний мост оснащен блокировкой межколесного дифференциала	
Максимальная скорость, км/ч	75	
Контрольный расход топлива, л/100 км	105	
Передняя подвеска	На двух продольных полуэллиптических рессорах с гидравлическими телескопическими амортизаторами	
Задняя подвеска	рессорно-балансирная, с 6 реактивными штангами	
Рама	с лонжеронами коробчатого сечения, сваренными из листовых полос (сечение лонжерона 360x120 мм)	
Рулевое управление	гидравлическое (с двумя гидравлическими цилиндрами, расположенными вдоль балки переднего ведущего моста), с механической обратной связью; передаточное отношение - 23,6	
Тормоза	рабочие	барабанные, с пневматическим приводом
	стояночный	барабанный, установлен на фланце входного вала главной передачи переднего моста
Колеса	бездисковые	
Шины	ФД-174 (размерность - 26,5-25)	
Седельно-сцепное устройство	производства КЗКТ, позаимствовано с тягача МАЗ-537	