**02-327 КамАЗ-6350 "Мустанг" 8х8 бортовой вседорожный грузовик гп 10 тн, прицеп 12 тн, мест3, вес: снаряженный 12.4, полный 22.6 тн, КамАЗ-740.50-360 360 лс, 95 км/час, малыми партиями, КамАЗ Набережные Челны с 1995 г.**



*Из статьи «КамАЗ-6350 — полноприводный грузовик из семейства «Мустангов» на warways.ru. Автор: Дмитрий Егоров. Спасибо автору и создателям сайта.*

 Сила любой современной армии определяется не только количеством танков, артиллерийских орудий или ракетных установок, но и грамотно построенной логистикой. Без регулярного подвоза боеприпасов, горючего и запасных частей все вышеперечисленное быстро превращается в груду бесполезного металла. Еще важнее обеспечить своевременный подвоз и транспортировку личного состава: успех в современной войне во многом зависит от мобильности подразделений. Основным средством материального снабжения армейских группировок является грузовой автомобиль.

 Следует отметить, что военные грузовики сильно отличаются от своих гражданских «собратьев». Подобные машины должны легко преодолевать бездорожье, выполнять поставленные задачи при любой погоде и температуре, иметь защиту от вражеских мин и огня стрелкового оружия. Именно таким является КамАЗ-6350 «Мустанг» – четырехосный грузовой автомобиль, разработанный конструкторами Камского автомобильного завода, и принятый на вооружение в начале прошлого десятилетия.

 На самом деле, «Мустанг» – это целое семейство многоцелевых камазовских грузовиков, в состав которого, кроме КамАЗ-6350 (8х8), также входят КамАЗ-5350 (6×6) и КамАЗ-4350 (4×4). Эти автомобили унифицированы на 85%.

 В настоящее время КамАЗ-6350 находится в эксплуатации российской армии, а также вооруженных сил ОАЭ. Этот автомобиль используется не только для транспортировки грузов или личного состава, но и является носителем боевых систем. Так, именно на этой платформе устанавливается ЗРПК «Панцирь-С1», есть планы размещения на шасси КамАЗ-4350 систем залпового огня (РСЗО «Кама»), а также артиллерийских установок (САУ NORA B-52).

**История создания автомобиля КамАЗ-6350**

 Работы над созданием грузовых автомобилей линейки «Мустанг» начались еще в конце 80-х годов. Перед конструкторами была поставлена задача создать серию максимально унифицированных многоцелевых машин, грузоподъемностью от 4 до 10 тонн, способных двигаться по бездорожью, работать в широком диапазоне температур и в условиях высокогорья.

 Впервые широкой общественности КамАЗ-6350 был представлен в 1995 году. Испытания автомобиля продолжались до 2002 года, после чего началось его серийное производство. В том же году машина была принята в эксплуатацию российскими вооруженными силами.

При создании автомобиля учитывался богатый опыт эксплуатации автомобилей Камского автозавода в самых разных условиях, при этом в его конструкции было реализовано большое количество новых решений.

**Модификации грузового автомобиля КамАЗ-6350**

Во многих документах и описаниях данный автомобиль именуется «машиной-шасси». Этим подчеркивается ее многофункциональность и возможность использовать для создания широкого спектра автомобилей специального назначения. На шасси КамАЗ-6350 можно устанавливать самые разные модули и надстройки, что позволяет использовать его как для выполнения военных задач, так и для абсолютно «гражданской» работы. Вот некоторые виды специальной техники, построенной на основе КамАЗ-6350:

 Седельный тягач. Данная модификация была впервые продемонстрирована в 2003 году на выставке в подмосковных Бронницах. Тягач на базе КамАЗ-6350 может буксировать полуприцепы массой до 32 т. При установке дополнительных баков запас его хода составляет 1400 км;

 Артиллерийский тягач. В 2006 году на оружейной выставке был представлен артиллерийский тягач, созданный на базе автомобиля КамАЗ-6350. Он получил обозначение КамАЗ-63501. Тягач способен буксировать орудия или другие прицепы массой до 12 т, дополнительно «принимая на борт» еще восемь человек (два в кабину, и еще шесть – в обитаемый отсек). На грузовой платформе автомобиля можно перевозить до 5 т. Тягач оборудован краном-манипулятором, а кабина и обитаемый отсек имеет скрытое бронирование 5-го класса защиты;

 Пожарные автомобили. На основе шасси КамАЗ-6350 была создана целая серия пожарных машин, включая аэродромные варианты, а также специальный бронированный пожарно-спасательный автомобиль АПСБ-6,0-40-10;

 Подъемные краны. Специалистами ОАО «Галичский автокрановый завод» на базе КамАЗ-6350 был создан 32-тонный автомобильный кран.

Также на базе КамАЗ-6350 были разработаны военные и гражданские топливозаправщики, автомобили с системой самопогрузки «Мультилифт» МЛ-10, на шасси КамАЗ-6350 устанавливается российский новейший комплекс РЭБ «Красуха», а также система радиоэлектронной разведки «Автобаза».

**Описание конструкции грузового автомобиля КамАЗ-6350**

 По сути, КамАЗ-6350 – это универсальная платформа, конечная комплектация которой зависит от пожеланий конкретного заказчика. Так, например, автомобиль можно оснастить различными видами кабины, в зависимости от задач, которые он будет выполнять. Для совершения дальних поездок кабину можно оснастить дополнительным спальным местом. Также возможна установка тахографа, панорамного стекла, и любых модулей по желанию заказчика. Место водителя оборудовано удобным регулируемым анатомическим сидением, отопление кабины происходит за счет тепла от двигателя, который находится под ней.

На автомобиль может быть установлен один топливный бак емкостью 375 литров или же два бака по 210 литров. При необходимости топливные емкости можно выполнить ударопрочными. На военных вариантах машины баки защищены от огня стрелкового оружия и подрывов. На КамАЗ-6350 есть система подогрева топливного насоса, что серьезно облегчает эксплуатацию машины при низких температурах.

 На КамАЗ-6350 устанавливается V-образный двигатель КамАЗ-740.50-360 с восемью цилиндрами. Его мощность составляет 360 л. с., а объем – 11,76 л. Имеется турбонагнетатель, значительно повышающий мощность силовой установки. Трансмиссия – механическая, кпп ZF 16S1820 с 16 передачами.

 Впереди на грузовике используется зависимая рессорная подвеска, а сзади установлена балансирная, на полуэллиптических рессорах. Все мосты оснащены двухступенчатыми редукторами с шарнирами равных угловых скоростей и блокировкой дифференциала. Есть возможность изменять давление в шинах автомобиля прямо из кабины, аналогично можно управлять и блокировкой дифференциалов.

 Одним из обязательных требований военных к новому грузовому автомобилю была его способность поддерживать скорость более 40 км/ч по бездорожью. Однако обычный грузовик с механической кпп на подобные «подвиги» не способен, поэтому на КамАЗ-6350 была установлена диапазонная гидропередача, в состав которой, кроме механической кпп, входит еще и гидротрансформатор. Благодаря такому решению трансмиссия автомобиля имеет очень высокий коэффициент трансформации, он равен 2,8.

 **Достоинства и недостатки КамАЗ-6350**

 Главными недостатками КамАЗ-6350 можно назвать не слишком высокий уровень комфорта передвижения и значительный расход топлива. Машина довольно жестко ведет себя на неровностях, хотя это, скорее, норма для военных автомобилей. Расход топлива может достигать 40 литров на 100 км. Также к недостаткам машины можно отнести сложность конструкции автомобиля, что делает невозможным ремонт в полевых условиях.

 К несомненным достоинствам КамАЗ-6350, безусловно, относятся высочайший уровень проходимости машины и ее отличные технические характеристики. «Мустанг» сможет проехать там, где другой грузовик застрянет в грязи по самые зеркала. И не просто проехать, а доставить груз или артиллерийское орудие на прицепе. КамАЗ-6350 нипочем лютый мороз или удушающая жара, даже с пробитыми колесами он способен продолжить свой путь.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Основные тактико-техническиехарактеристики автомобилей | КамАЗ-6350 | КамАЗ-63501 | КамАЗ-6450 |
| Колесная формула | 8×8.1 |
| Габариты, мм: |
|    длина | 9830 (9865\*) | 9145 (9160\*) |
|    ширина | 2550 |
|    высота по кабине/тенту | 3080/3260 (3290\*) | 3080 (3110\*)/- |
|    база | 1940+3340+1320 |
|    колея | 2050 |
|    дорожный просвет | 390 | 385 |
| Внешний минимальный радиус поворота, м | 13,9 |
| Весовые параметры и нагрузки, кг: |
|    снаряженная масса | 12400 | 12550 | 11250 |
|    масса перевозимого груза (нагрузка на ССУ) | 10000 | 14000 | (12000 (10000\*)) |
|    полная масса | 22600 | 26750 | 43450 (37550\*) |
|    распределение полной массы по осям\* | 10100/12500 | 11050/15700 | 8620/12830 |
|    масса буксируемого прицепа | 15000 (12000\*) | 32000 (26000\*) |
| Двигатель: |
| модель | КамАЗ-740.50-360 |
| тип | дизельный, V-8 с турбонаддувом (многотопливный) |
| рабочий объём, л³ | 11,76 |
| макс. мощность, кВт/л.с. (об/мин) | 265/360 (2200) |
| макс. крутящий момент, Нм/кГс•м (об/мин) | 1470/150 (1200…1400) |
| Коробка передач |
|    модель | ZF 16S1820 |
|    число ступеней вперед/назад | 16/1 |
| Максимальная скорость, км/ч | 95 | 80 (для автопоезда) |
| Ёмкость топливных баков, л | 375 | 2 × 210 |
| Запас хода по топливу, км | 1000 | 1000\* | 800 (для автопоезда) |
| Преодолеваемые препятствия: |
|    подъём, град. | 31 |
|    косогор, град. | 20 |
|    брод, м | 1,74 |
|    ров, м | 1,4 |
|    стенка, м | 0,55 |
| Габаритные размеры платформы, мм- длина - ширина - высота | 6650х2470х750 | — |