**02-192 КамАЗ-49251 №303 4х4 спортивный автомобиль для ралли "Мастер - Ралли 1995", экипаж 3, полный вес 14 тн, Cummins N14-500E 520 лс, до 180 км/час, щтучно, НТЦ КамАЗ г. Набережные Челны 1994-95 г***.*



*Видео: https://www.youtube.com/watch?v=SqZzWpUf\_Kg&t=867s*

 *https://www.youtube.com/watch?v=cBdxg3M9m1I&t=1s*

В 1988 году в целях обеспечения испытания новых конструкторских решений в экстремальных условиях, а также с целью реализации рекламной программы по расширению рынка сбыта, на КамАЗе была создана спортивная команда для участия в международных соревнованиях на грузовиках собственного производства. На спортивных автомобилях отрабатывались принципы повышения средней технической скорости в условиях бездорожья, что особенно важно при создании перспективного семейства автомобилей для военных и аварийно-спасательных служб. Результаты испытаний на спортивных автомобилях в десятки раз сокращали сроки пробеговых испытаний при доводке новых узлов и агрегатов автомобилей.

 Уже первые попытки спортсменов с берегов Камы потеснить на устоявшейся спортивной колее грандов мирового автомобилестроения оказались настолько удачными, что к началу 90-х годов команда заставила говорить о себе весь спортивный мир.

 В сентябре 1988 на ралли "Ельч" в Польше камазовцы выступили на стандартных автомобилях - серийно сходящих с конвейера полноприводных вездеходах "КамАЗ-4310". В последующие годы команде в тесном содружестве с заводскими конструкторами и испытателями удалось на основе базовых моделей вездеходов создать автомобиль, превосходивший по техническим характеристикам зарубежные образцы и способный конкурировать с ними на самых трудных трассах - мировых супермарафонах:

1989 год - "Южная цель"

1990 год - "Париж-Дакар" и ралли "Фараоны"

1991 год- "Париж-Дакар"

1992 год- "Париж-Кейптаун" и "Париж-Москва-Пекин"

 Каждая гонка вносила корректировки в автомобиль. От ралли к ралли — это история усовершенствований КамАЗ-С4310. по итогам гонок «Париж – Кейптаун» и «Париж – Москва – Пекин» стало понятно, что трёхосный автомобиль уже не справляется с поставленными перед ним задачами, команде нужны двухосные гоночные грузовики.

 В 1993 году сгорел завод двигателей. В огне погибли и моторы спортивных грузовиков, но было куда проще найти новые двигатели, чем деньги на содержание гоночной команды. Тогдашний директор завода Николай Бех так и сказал гонщикам: «Я помогать вам больше не могу, нам сейчас не до гонок». В итоге на несколько лет спонсором команды стала компания «Мастер», которая в то время производила стройматериалы и двери. За эту помощь коллектив решил оставить слово «Мастер» в названии навсегда. На бортах обновленных камазовских грузовиков, спортивной форме членов команды появляется и новая символика "КАМАZ-Маster Team" - команда "КамАЗ-мастер".

 Первый двухосник «КамАЗ-мастер» КамАЗ-49250 создавался на базе серийного камазовского полноприводного автомобиля КамАЗ-4350. Машину оснастили камазовским мотором КамАЗ-7482, мощность которого с 430 л.с. форсировали до 500 «лошадок». Установили двигатель посередине шасси — это сделало грузовик более устойчивым, что не лишнее на гоночных трассах. Поперечины в машину поставили трубчатые. Машину оснастили камазовским мотором КамАЗ-7482, мощность которого с 430 л.с. форсировали до 500 «лошадок». Установили двигатель посередине шасси — это сделало грузовик более устойчивым, что не лишнее на гоночных трассах. Поперечины в машину поставили трубчатые. Коробку выбрали 16-ступенчатую с раздаткой от компании ZF. Слабым местом в гоночных грузовиках были рессоры — варианты от серийных машин не могли выдержать экстремальной нагрузки гонок, поэтому выбор был сделан в пользу гидропневматических амортизаторов. Кабину машины сделали цельнометаллической, дополнительно усилив её каркасом безопасности.

 Дебютировал новый спортивный грузовик в 1994 году на гонке «Париж-Дакар-Париж». Камазовцы возлагали на него большие надежды, которым не суждено было сбыться. Эта гонка закончилась для команды полным провалом: машины всех трёх экипажей, участвовавших в гонке, сошли с дистанции. И у все трёх была одна и та же поломка — вышел из строя газовый стык двигателя. Так стало понятно, что гоночным машинам нужен новый мотор взамен КамАЗовских , которые исчерпали предел форсирования. Новые модификации автомобиля показали, что специалисты команды «КамАЗ-мастер» сделали из этой неудачи правильные выводы.

 На следующий год команда готовила новые машины, ставшие логическим развитием модели 49250. Это КамАЗ-49251 (на него установили двигатель Cummins N14-500E, 6 цилиндров, мощность 520 лошадиных сил) и КамАЗ-49252 (ЯМЗ-7Э846, 8 цилиндров, 750 «лошадок»). На машинах было установлено сцепление фирмы SACS (Германия) вытяжного типа с передающим моментом до 300 кГс. Друг от друга грузовики отличались не сильно: на машине с ЯМЗ было две трубы выхлопа, воздухозаборника тоже было два; на болиде с иностранным движком — по одному экземпляру. Но внешний вид этих машин серьёзно отличался от всех предыдущих гоночных грузовиков запоминающимся скошенным кузовом. В итоге из двух этих машин лучше всего себя показал КамАЗ-49252 с двигателем Ярославского моторного завода, его и стали разрабатывать в дальнейшем.

 У автомобиля КамАЗ-49251 была оригинальная, выдерживающая без последствий динамические нагрузки от подвески прямая жесткая рама. Поэтому машина ломалась гораздо реже предыдущих. На грузовике стояли более мощные кразовские редукторы с измененным передаточным отношением, 25-дюймовые колеса, у него оставалась среднемоторная компоновка. Было два варианата кузова: "коробка" или "горбатый". Оригинальная скошенная платформа большегруза уменьшала аэродинамическое сопротивление. Его тормозная система была модернизирована: вместо накладок тормозной колодки использовали колодки дискового тормоза, для их установки «скелет» колодки сделали сварным.

 Автомобиль за 16 секунд развивал скорость до 100 км/ч и имел максимальную скорость по твердой трассе – 180 км./ ч. На новой машине по ряду внешних причин не удалось победить на ралли «Париж-Дакар 1995», но зато все три победных места «Мастер-ралли 1995» достались «КамАЗ-мастер».

 В 1995 году, после двухлетнего перерыва, ралли-марафон «Париж - Москва - Улан-Батор - Пекин» был возрожден по инициативе «Мастер Групп» и получил новое имя: «Мастер-Ралли». 59 участников в конце лета 1995 года преодолели 12 000 км от Парижа до Пекина через Москву и Улан-Батор. Не претендуя на рекорды, эта гонка запомнилась благодаря своей трассе, которая пролегла через девять стран мира. В категории грузовиков ярко заявила о себе команда «КамАЗ-Мастер», в состав которой замечательно вписался двукратный чемпион «Париж - Дакара», многократный чемпион мира Пьер Лартиг, впервые сев за руль боевого «КамАЗа».

Результаты Мастер - Ралли 1995 (Master Rally 95):

1 место КамАЗ-49252. Экипаж №302: пилот В. Московских, штурман С. Гиря, механик В. Чагин, гос. №25-28 ТТВ, кузов «горбатый».

2 место КамАЗ-49251. Экипаж №300: пилот П. Лартиг, штурман М. Перрен, механик С. Савостин, гос. №25-30 ТТВ, кузов "коробка".

3 место КамАЗ-49251. Экипаж №303: пилот В. Марченков, штурман А. Кузьмин, механик Е. Виноградов, гос. №25-52 ТТВ, кузов «горбатый».

 Команда «КамАЗ-Мастер» перед ралли «Гранада-Дакар» 1995 года получила предложение от команды «Team Groine» об использовании спортивного грузовика КамАЗ в качестве технички команды Citroen. Получив согласие на аренду российской машины французы оформили КамАЗ-49251 в красный цвет, нанесли на борта логотипы спонсоров и грузовик под №404 принял участие в «Дакаре-1995». Экипаж необычного красного КамАЗа в роли технички состоял из пилота Кристиана Леонарда, штурмана Николая Страхова и механика Патриса Герена.

 **Характеристики модели,** http://kamaz-autosport.narod.ru/kamaz-49251.html.

Весовые параметры и нагрузки:
Снаряженная масса автомобиля, кг ...............................10000
Грузоподъемность автомобиля, кг ...................................4000
Полная масса, кг ................................................15205
Полная масса автомобиля, кг ........................................14000
Двигатель: модель .............................................Cummins N14-500E
Мощность, кВт ................................................441
Объём двигателя, л ..................................................14,016
Система питания:
Вместимость топливных баков, л ..................................420х2
Коробка передач: модель .............................................ZF-16S190A
Управление.............................механическое, дистанционное
Главная передача:
Передаточное отношение ...............................................3,55
Колеса и шины:
Тип колес ......................................... дисковые
Размер диска, дюйм ................................ 11,25-25
Размер шин, дюйм .................................. 385/95R25
Максимальная скорость, км/ч ........................180

**История двигателей КамАЗ-Мастер**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Машина | Годы | Двигатель дизель, турбо | Конфигурация  | Объём л | Мощность л.с. | Крутящий момент Нм |
| КамАЗ 4310 С | 1988-95 | КамАЗ-7403 | V8 | 10,85 | 305 | 1050 |
| КамАЗ 49251 | 1994-95 | Cummins N14-500E | L6 | 14,01 | 520 | 1700 |
| КамАЗ 49252 | 1994-03 | ЯМЗ 7Э846 | V8 | 17,24 | 750 | 2700 |
| КамАЗ 49255 | 1997-98 | ЯМЗ 3Э847 | V12 | 25,86 | 1050 | 3724 |
| КамАЗ 49256 | 2001-02 | ЯМЗ 7Э846.10 | V8 | 17,24 | 830 | 2700 |
| КамАЗ 4911 | 2002-07 | ЯМЗ 7Э846.10 | V8 | 17,24 л | 850 | 2700 |
| КамАЗ 4326 | 2007-13 | ЯМЗ/ТМЗ 7Э846.1007 | V8 | 18,47 | 850 | 2700 |
| КамАЗ 4326/2013 | 2013-наст. вр. | Liebherr D9508 | V8 | 16,16 | 920 | 4200 |
| ГКП\* | 2015-16 | Caterpillar C13 (Buggyra) | L6 | 12,5 | 980 | 4000 |
| КамАЗ 4326/2017 | 2017-наст. вр. | Cummins ISZ-13 | L6 | 13 | 980 | 4300 |