**02-180 КамАЗ-53212 6х4 бортовой автомобиль гп 10 тн, прицеп до 14 тн, мест 3 и 1 спальное, вес: снаряженный 8.2 тн, полный 18.425 тн, КамАЗ-7401/7403 210/260 лс, 80-100 км/час, КамАЗ г. Набережные Челны, 1979-2000 г.**



*При помощи Канунникова С.В. и Шелепенкова М.А. (см. «Отечественные грузовые автомобили», Орел 2018) и директора музея КамАЗа Чухонцева А.*

 На магистральных перевозках по шоссейным дорогам автомобили КамАЗ явно не добирали грузоподъемности, в связи с чем встал вопрос о переработке некоторых модификаций в более грузоподъемные с повышенными до 7 т осевыми нагрузками (грузоподъемность - 10 т, в составе автопоезда - 20 т). Именно из-за своей повышенной грузоподъемности и стал знаменит этот автомобиль. Основными моделями нового семейства стали КамАЗ-53212 (бортовой), КамАЗ-54112 (седельный тягач), КамАЗ-5511 (самосвальное шасси).

Об изменившихся технических характеристиках по сравнению с моделями, разработанными на ЗиЛе, говорит цифра «1» вместо «0» на четвертой позиции в индексе Двигатель на этих машинах остался тем же самым - КамАЗ-740.10 (210 л.с.). К середине 1980-х г. стала возможной комплектация автомобилей КамАЗ-53212 и КамАЗ-54112 двигателем КамАЗ-740.30 (260 л.с.) с турбонаддувом.

 В декабре 1978 года на КамАЗе был начат серийный выпуск КамАЗ-53212. В первый год было изготовлено 10 автомобилей. Самое большое количество в год было произведено в 1989 году, когда было выпущено 9862 грузовика. КамАЗ-53212 выпускался в течение 21 года — с 1978-го по 2000-й.

 КамАЗ-53212 – это усовершенствованная модель 5320. Около 90% в новом автомобиле – это узлы и детали предыдущей модели. Камазовские конструкторы в середине 1970-х годов для нового бортового тягача внесли серьёзные изменения в тормозную систему (ширина тормозных колодок увеличилась до 140 мм) и рулевое управление. Из-за того, что грузовая платформа автомобилей была увеличена до 6100 мм, то бортовые тягачи КамАЗ-53212 получили удлиненную колесную базу (3690+1320 мм). Удлинение базы потребовало увеличить прочность конструкции автомобиля. Прежде всего, лонжероны рамы были изготовлены из высокопрочной стальной полосы толщиной 8 мм. Передний борт был изготовлен из более толстого листа, и увеличен по высоте. Были усилены основание и пол платформы, усилены задние рессоры и места их крепления. Стали прочнее балки среднего и заднего ведущих мостов, их толщины увеличились с 11 до 13 мм.

 КамАЗ-53212 мог брать в кузов груз под тентом объемом 32 кубических метра. Он предназначался для постоянной работы с прицепом — ГКБ-8352 с такой же платформой. Автомобиль был оборудован специальным беззазорным буксирным прибором типа «шкворень-петля», который ограничивал «вихляние» прицепа, исключал рывки и динамические нагрузки в сцепке, позволял автопоезду безопасно двигаться на высокой скорости. Грузовик хорошо себя зарекомендовал и в морозы от -40 градусов и в жару до +40 градусов Цельсия. Этот автомобиль заслужил репутацию неприхотливого и надёжного грузовика. КамАЗ-53212 полностью оправдал себя и с экономической точки зрения.

 В декабре 1983 года автомобилю КамАЗ-53212 был присвоен Знак качества. Примечательно также, что когда в феврале 1982 года был изготовлен 300 000 автомобиль, то именно КамАЗ-53212 стал этим самым юбиляром.

 Модернизированное семейство трехосных грузовиков, оснащенных двигателем КамАЗ-7405.10 с турбонаддувом (240 л.с.) или безнаддувным КамАЗ-740.10-20 повышенной мощности (220 л.с.), разрабатывали с середины 1980-х. В сравнении с серийными КамАЗ-5320 и КамАЗ-53212 новые модели обладали улучшенными потребительскими качествами, в том числе увеличенным на треть моторесурсом и сниженным на 15% расходом топлива.

Серийное производство удалось развернуть лишь в 1997 г., начав освоение нового семейства с модели КамАЗ-53215. Следом были освоены шасси КамАЗ-53205 и седельные тягачи КамАЗ-54115.

 Внешне серийные грузовики семейства 53205/53215 отличались от машин первого поколения (5320/53212) кабинами с увеличенной высотой крыши, светотехникой, дисковыми колесами, задним противоподкатным брусом и расширенной платформой под европаллеты.

 В 2000 г. новая модель полностью заменила КамАЗ-53212 на главном конвейере.

**Модификации семейства КамАЗ-5321**

КамАЗ-5321 - бортовой грузовик со стандартной колесной базой (3190+1320 мм);

КамАЗ-53211 - шасси для спецнадстроек со стандартной колесной базой (3190+1320 мм); КамАЗ-532116 - шасси с правым рулем для экспорта в Новую Зеландию;

КамАЗ-53212 - бортовой грузовик или шасси с удлиненной колесной базой (3690+1320 мм) и кабиной со спальным местом (1979-2000 г.);

КамАЗ-532121 - бортовой грузовик КамАЗ-53212 в северном исполнении (1986 г.);

КамАЗ-532127- бортовой грузовик КамАЗ-53212в экспортном тропическом исполнении (1979-2000 гг.);

КамАЗ-53213 - шасси для спецнадстроек с удлиненной колесной базой (3690+1320 мм, 1979-2000 г.);

КамАЗ-53214 - бортовой грузоеик грузоподъемностью 11 т;

КамАЗ-53217 - шасси КамАЗ-53211 с двигателем КамАЗ-7409.10 (210 л.с.) для работы

на сжатом газе и дизельном топливе по газодизельному процессу (1987-97 г.);

КамАЗ-53218 - бортовой грузовик КамАЗ-53212с двигателем КамАЗ-7409.10(210л.с.) для работы на сжатом газе и дизельном топливе по газодизельному процессу, грузоподъемность -9т (1985-97 г.);

КамАЗ-53219 - шасси КамАЗ-53213 с двигателем КамАЗ-7409.10 210 л.с.)для работы на сжатом газе и дизельном топливе по газодизельному процессу (1987-97 г.);

КамАЗ-54112 - сдельный тягач (1979-2000 гг.);

КамАЗ-541121 - седельный тягач в северном исполнении (1986 г.);

КамАЗ-541127 - седельный тягач в экспортном тропическом исполнении (1979-2000 г.); КамАЗ-54116 - седельный тягач с 230-сильным турбодизелем КамАЗ-7402 (опытный образец, 1982 г.);

КамАЗ-54118 - седельный тягач КамАЗ-54112 с двигателем КамАЗ-7409.10 (210л.с.) для работы на сжатом газе и дизельном топливе по газодизельному процессу (1987-2000 г.);

КамАЗ-5511 - шасси для самосвалов грузоподъемностью 10 г (1978-90 г.);

КамАЗ-551101 - шасси КамАЗ-5511 в севером исполнении (1986 г.);

КамАЗ-55111 - шасси для самосвалов грузоподъемностью 13 т( 1988-2000 г.);

КамАЗ-551111 - шасси КамАЗ-55111 в северном исполнении;

КамАЗ-55112 - шасси для самосвала с боковой разгрузкой грузоподъемностью 10 т;

КамАЗ-55113 - автомобиль со сменными кузовами грузоподъемностью 11,5 т, в процессе испытаний переименован в КамАЗ-5513 (1982-2000 г.);

КамАЗ-55118 - шасси КамАЗ-55111 с двигателем КамАЗ-7409.10 (210л.с.) для работы на сжатом газе и дизельном топливе по газодизельному процессу (1987-2000 г.).