

30 РОУЛЕМ

5  
1975

1945-  
-1975



## Восьми колесные великаны

Большинство посетителей юбилейной выставки, посвященной 50-летию советского автомобилестроения, обращали внимание на приземистые, длинные, похожие в какой-то мере на гигантские сороканожки МАЗы и невольно задавались вопросом: для чего предназначены эти автомобили? Подобный вопрос возникает, как правило, у горожан, привыкших к развитой сети шоссе и дорог, к широким и прямым магистралям. Но представьте себе безбрежные просторы тайги, непроходимые топи болот, селения, разделенные десятками, сотнями километров, и бездорожье или дороги, по которым даже мощный трехосный ЗИЛ продвигается с трудом. А ведь Сибирь, Север и Дальний Восток — это строительство новых городов, сооружение Байкало-Амурской железной дороги, освоение нефтяных и газовых месторождений и других природных богатств, которые таят в себе недрезанную тайну.

Широта масштабов и размах строительства связаны с массивностью перевозок крупногабаритных грузов, и без решения этой проблемы невозможно освоение новых районов. Всего несколько десятилетий назад решение этой задачи было связано с огромными техническими трудностями. Теперь появилась новая техника, в частности предназначенная для транспортировки грузов.

Начались испытания опытных образцов автомобилей, предназначенных для труднодоступных районов. Новое семейство включает бортовой грузовик МАЗ—7310 (прежнее обозначение МАЗ—543П), самосвал МАЗ—7510 и тягач-трубовоз МАЗ—7910. Все три автомобиля — четырехосные полноприводные (колесная формула 8Х8) и могут эксплуатироваться в условиях бездорожья и на естественных грунтовых дорогах.

Конструктивно они воплощают немало решений, сравнительно редко применяемых в грузовиках, и являются уникальными в многообразной семье отечественных автомобилей. Машины эти во многом унифицированы, поэтому вначале рассмотрим, что у них общего в конструкции.

На четырехосных МАЗах применен двенадцатиплановый V-образный дизель Д12А—525А мощностью 525 л. с. при 2000 об/мин. Наибольший крутящий момент 214—236 кгм при 1100—1400 об/мин.

Облегчает управление гидромеханическая трансмиссия, состоящая из одноступенчатого гидротрансформатора и трехступенчатой планетарной коробки пере-

дач. В нее введена повышающая передача — двухрядный редуктор, который используется для увеличения скорости при движении по дорогам с усовершенствованным покрытием. За коробкой передач установлена раздаточная коробка: двухступенчатый двухрядный трехвальный редуктор с пневматическим управлением.

Ведущие мосты автомобилей имеют оригинальную конструкцию; каждый состоит из центрального редуктора, двух полусевых карданных валов, двух косельных планетарных передаточных.

Рулевой механизм оснащен гидроусилителем и сделан двухступенчатым: винт — шариковая гайка и последовательно работающие с ними рейка — зубчатый сектор. Такое конструктивное решение — новинка для нашего автомобилестроения. Поскольку все автомобили семейства четырехосные и имеют большую длину (от 10,23 до 11,49 м), для уменьшения радиуса поворота и снижения износа шин управляемыми сделаны колеса двух передних мостов.

Передние подвески (первой и второй мосты) — независимые, рычажно-торсионные с поперечным расположением вилчатых рычагов и двумя продольными торсионами на каждое колесо. У трубоваза конструктивно однотипные с ними задние подвески (третьей и четвертой мосты) имеют дополнительный торсионный вал на каждое колесо. У самосвала же задняя подвеска балансирующая, с продольными полуэллиптическими рессорами. Что касается бортового грузовика МАЗ—7310, то у него все четыре пары колес подвешены независимо на торсионных (по два на каждое колесо). Таким образом, представители нового семейства имеют независимую подвеску всех колес — редкая для тяжелых грузовиков особенность.

Шины размером 1500×600×635 мм с регулируемым давлением; его нормальная величина — 3,5 кг/см<sup>2</sup>. Когда надо преодолеть трудные участки, проехать по заболоченной и песчаной местности, рыхлому снегу, давление можно снизить до 1 кг/см<sup>2</sup> и тем самым существенно повысить проходимость. Следует отметить, что восьмиколесные МАЗы — самые крупные из отечественных автомобилей с системой централизованного регулирования давления воздуха.

Рама у всех трех модификаций клепадно-сварная с лонжеронами короткобазного сечения и сварными трубчатыми поперечниками, рассчитана на большие нагрузки, возникающие при движении по пересеченной местности.

У бортового грузовика и самосвала по две двухместные кабины, изготовленные из полнотвердого смолы, армированной жгутовой стеклотканью. У трубоваза — одна такая кабина.

Наибольшая скорость всех моделей — 60 км/час. Контрольный расход топлива составляет около 80 л на 100 километров пути.

Машины несколько разнятся по характеристикам в той части, которая связана с их назначением. Бортовой автомобиль МАЗ—7310 предназначен для перевозки грузов на строительстве газовой и нефтяных промыслов, газопроводов, нефтепроводов, для обслуживания буровых при разведке нефти, газа, для других работ. Его можно эксплуатировать как одиночную машину и в составе автопоезда. При работе с прицепом его общая грузоподъемность составляет 38

тонн. Вес в снаряженном состоянии — 22,7 тонны. Дорожный просвет этой машины, рассчитанный преимущественно на грунтовые дороги, сделан довольно значительным — 385 мм. У автомобиля емкие топливные баки (1220 л), обеспечивающие большой запас хода (1525 километров по контрольному расходу топлива), что важно в малонаселенной местности, где редки заправочные пункты.

Автомобиль-самосвал МАЗ—7510 предназначен для различных строительных грузов весом до 19 тонн и объемом до 11,55 м<sup>3</sup>, а также может быть использован для перевозки длинномерных грузов (при открытом заднем борте). Вес в снаряженном состоянии (24 т) у него не только больше, чем у бортового грузовика МАЗ—7310 в связи с наличием подъемного механизма. Дорожный просвет 400 мм. Запас хода по контрольному расходу топлива 650 километров, поскольку эта машина будет использоваться на сравнительно коротких расстояниях. Платформа автомобиля — металлическая, сварная, опрокидывающаяся назад. Механизм подъема гидравлический с дистанционным управлением.

Самосвал отличается от бортового грузовика не только кузовом. Если база передней тележки (первая и вторая пары колес) у него та же, что у МАЗ—7310 (2200 мм), то база задней тележки — меньше (1700 мм), поскольку вместо торсионной применена балансирующая рессорная подвеска. Кроме того, у самосвала короче и расстояние между центрами второй и третьей пар колес: 2470 мм вместо 3300 мм. В результате вся машина короче (10 235 мм против 11 700 мм у МАЗ—7310) и маневренней, что для самосвала имеет немаловажное значение. По колес колес (2375 мм), ширине (2980 мм) и высоте (2925 мм) обе одинаковы.

Третья модель, трубоваз МАЗ—7910, по базе всех тележек одинакова с МАЗ—7310, имеет длину 11 490 мм, а из-за большого упорного щита позади кабины и широких коников (необходимое оборудование любого трубоваза) его высота — 3500 мм и ширина — 3050 мм.

МАЗ—7910 предназначен для перевозки труб различного диаметра длиной до 12 метров. Грузоподъемность шасси составляет 18 тонн. В снаряженном состоянии автомобиль весит 24,3 тонны, а дорожный просвет у него 380 мм. Запас хода (по контрольному расходу топлива) — 875 километров. На машине установлено специальное оборудование, состоящее из сварной рамы, двух коников (устройств для удержания в связке перевозимых труб) с уязвимым механизмом (для фиксации труб) и упорного щита (предохраняет кабину от поврежденной трубами при торможении).

Все три четырехосные машины МАЗ, представленные на выставке, неизменно вызвали живой интерес у посетителей. Две машины — самосвал и трубоваз — экспонировались как опытные образцы. Что касается модели МАЗ—7310, то она демонстрировалась как серийный образец, поскольку промышленная партия этих грузовиков, получившая среди водителей прозвище «Ураган», уже эксплуатировалась определенное время на крупных стройках.

Г. КОНСТАНТИНОВ,  
Е. МАТВЕЕВ

Иллюстрации — на 4-й странице обложки



Трубовоз МАЗ—7910.



МАЗ—7510 — опытный образец.



МАЗ—7310 (МАЗ—543П) — серийный образец.

Статью о грузовиках с восемью ведущими колесами читайте на стр. 22

Фото В. Ширшова