**07-070 КамАЗ-5511 6х4 самосвал задней выгрузки грузоподъемностью 10 тн с модифицированным кузовом ковшового типа емкостью 6.6 м3, мест 2, вес: снаряженный 8.85 тн, полный 19 тн, КамАЗ-740.10 210 лс, 90 км/час, всего 343623 экз., НЗАС г. Нефтекамск, 1977/83-90 г. в.**



kolyan22rus.

Изготовитель: Нефтекамский завод автосамосвалов (НЗАС), с 1993 г. - ОАО Нефтекамский автозавод (НефАЗ).

*Из книги Канунникова С.В. и Шелепенкова М.А. под редакцией Маркова Н.С. «Отечественные грузовые автомобили». Орел, ООО «САЛОН, 2018. Спасибо авторам и всем, кто принимал участие в издании*.

**КамАЗ-5511 (6x4) 1976-90 г., КамАЗ-55111 (6x4) 1976-99 г.**

 После того, как самосвалы КамАЗ-5510 для перевозки промышленных грузов, разработанные на ЗиЛе совместно с Минским автозаводом, были признаны неудачными, на Камском автозаводе создали новую модель КамАЗ-5511. Ее основное отличие от предшественника - более высокие осевые нагрузки (до 8 т). Этот самосвал унифицировали с тяжелым перспективным семейством КамАЗ-5321. Серийный выпуск КамАЗ-5511 для перевозки промышленных грузов начали в 1977 г.

 В 1983-м изменили кузов: вместо нескольких вертикальных ребер стали делать один продольный усиливающий брус. Одновременно с базовой моделью грузоподъемностью 10 т в 1976 г. была создана 13-тонная модификация КамАЗ-55111 на базе агрегатов семейства КамАЗ-5322 с осевыми нагрузками 10 т. Первоначально от КамАЗ-5511 эта версия отличалась только подвеской и облегченной платформой из алюминиевых сплавов.

 В серийном производстве КамАЗ-55111 находился с 1987 г. На серийных образцах платформа стала стальной, с уменьшенным задним свесом, а позже получила еще и открывающийся задний борт.

 В 1990 г. базовую модель КамАЗ-5511 сняли с производства в пользу увеличения выпуска КамАЗ-55111. В начале 1990-х КамАЗ-55111 пытались оснастить новой прямобортной платформой, но она осталась лишь на опытных образцах.

**Модификации** КамАЗ-5511

КамАЗ-55112 - самосвал-тягач с разгрузкой на три стороны, грузоподъемность - 10 т, двигатель - КамАЗ-7403 (260 л. с.), модель впоследствии стала прототипом для самосвалов заводов «Давыдовосельмаш» и «Автомастер» (1988-93 г.);

КамАЗ-55113 - грузоподъемностью 11,7 т, с системой сменных кузовов (1985 г.);

КамАЗ-55118 - газодизельный самосвал грузоподъемностью 10 т ( 1987 г.);

КамАЗ-5513 - грузоподъемностью 12,5 т, с системой сменных кузовов (1987-99 г.).

*Из статьи «КамАЗ-55111», автор: Полунин С. В., militaryarms.ru.*

 **История создания**

 Еще в тот период, когда конструкторы московского завода имени Лихачева только приступали к проектированию трёхосного бескапотного автомобиля ЗиЛ-170, ставшего впоследствии прототипом знаменитого КамАЗа, речь шла о разработке не только обычного бортового грузовика, но и самосвала. Эта машина получила предварительное обозначение ЗиЛ-170С. Вскоре, впрочем, индекс заменили на 5510.

 Следует отметить, что завод имени Лихачева создавал только сам автомобиль, в то время как разработку подъёмного механизма и самосвального кузова доверили Мытищинскому заводу ММЗ. В соответствии с техническим заданием, грузоподъемность машины должна была составить семь тонн.

 В 1969 году в экспериментальном цехе завода имени Лихачева были изготовлены два прототипа ЗиЛ-Э5510, которые были немедленно отправлены на ММЗ. Установку необходимого самосвального оборудования удалось выполнить до конца этого же года, а уже в январе 1970 начались заводские испытания обоих экспериментальных автомобилей. Проводились они близ города Углич.

 Вскоре выяснилось, что самосвальная установка работает неудовлетворительно и её конструкцию необходимо менять. Одна из машин была вновь отправлены в Мытищи, где её прежний ковшеобразный кузов заменили на коробчатый. Переделанный таким образом самосвал в документации обозначался как ЗиЛ-ММЗ-2Э5510. Второй прототип был передан Минскому автомобильному заводу и также получил новый кузов. Кроме того, инженерами МАЗа был заменен и подъемный механизм, который стал электропневмогидравлическим.

 Дальнейшие испытания показали, что кузов, разработанный в Мытищах, не обладает необходимыми характеристиками механической прочности, что привело к окончательной передаче работ по созданию самосвальной установки в Минск. Кроме того, МАЗ должен был принять активное участие в техническом проектировании «спутника» КамАЗа — Нефтекамского завода. Это уже запланированное к строительству предприятие должно было ежегодно производить не менее 15 тысяч самосвалов.

 К этому моменту все опытные автомобили на базе исходного ЗиЛ-170 уже были переименованы в КамАЗы. Бортовой грузовик получил обозначение КамАЗ-5320, а самосвал – КамАЗ-5510. Последовала новая серия испытаний и доработок. В ноябре 1973-го года КамАЗ-5510 был рекомендован к серийному производству.

 В феврале 1976 года приступил к работе главный конвейер Камского автомобильного завода. Казалось, что вскоре с него, вслед за бортовыми грузовиками и седельными тягачами, начнут сходить и самосвалы, однако этого не произошло. Дело в том, что к этому времени грузоподъемность в 7 тонн стала считаться уже недостаточной. Кроме того, было уже ясно, что само шасси может «потянуть» значительно большую массу.

 Возникла необходимость в очередной переделке кузова. В этот раз привлекать «варягов» уже не пришлось – Камский завод располагал собственным конструкторским коллективом. Приблизительно за год была создана новая модификация самосвала, КамАЗ-5511. Грузоподъемность этой машины выросла до 10 тонн.

 Серийное производство первого Камовского самосвала продолжалось на протяжении тринадцати лет – вплоть до 1990-го года. За это время был накоплен немалый практический опыт, который был учтен при модернизации грузовика, результатом которой стало появление его новой версии, известной как КамАЗ-55111.

 Кузов этого самосвала выглядит укороченным, однако объем его был увеличен до 6,6 кубометра. Кроме того, вновь заметно выросла грузоподъемность машины – до 13 000 кг. Улучшение основных эксплуатационных характеристик связано, прежде всего, с использованием новой силовой установки с повышенной мощностью. В конце 80-х годов прошлого века линейка двигателей КамАЗа заметно расширилась, что и привело к появлению нескольких новых модификаций автомобилей этой марки.

 Производство КамАЗ-55111 закончилось в 2012-м году. На смену ему пришел КамАЗ-65115 – результат очередной модернизации, вновь повысившей ТТХ автомобиля.