**07-069 КамАЗ-5511 6х4 самосвал задней выгрузки грузоподъемностью 10 тн с кузовом ковшового типа емкостью до 7.2 м3, мест 2, вес: снаряженный 8.85 тн, полный 19 тн, КамАЗ-740.10 210 лс, 90 км/час, 343623 экз., НЗАС г. Нефтекамск, 1977-91 г. в.**



.

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

*Из статьи «Знаковые автомобили КамАЗ. КамАЗ-5511». МуZей КамАЗа на zen.yandex.ru.*

*28 октября 2020.*

КамАЗ-5511 – это усовершенствованная модель автомобиля КамАЗ-5510, в свое время созданного специалистами ЗиЛа, МАЗа и Мытищинского машиностроительного завода, и имевшего грузоподъёмность 7 тонн. ЗиЛовское поколение КамАЗов было предназначено для первой очереди завода: бортовой грузовик КамАЗ-5320, седельный тягач КамАЗ- 5410 и самосвал КамАЗ-5510. Исходным проектным параметром для всех этих автомобилей была осевая нагрузка в 6 тонн. Изначально москвичи заложили прямоугольную «коробушку» с окантовкой и задним бортом, сделанную по подобию мытищинского самосвала ЗиЛ-ММЗ-555. Опрокидывающийся кузов с гидравликой на самосвал должны были ставить в Нефтекамске, на заводе-спутнике КамАЗа.

Камазовские конструкторы под руководством Баруна В. Н. предпочли кузов ковшовый, без заднего борта, но с ребрами жесткости. У нового самосвала поменяли его гидравлику: вместо короткого цилиндра большого диаметра, стоявшего под центром кузова, по первоначальному проекту, появился длинный, но тонкий цилиндр, стоящий спереди. Для фиксации поднятого кузова были предусмотрены стопорные пальцы во втулках кронштейнов. Был предусмотрен также страховочный трос, который предохранял кузов от запрокидывания. Время подъема гружёного кузова и опускания порожнего составляло не более 19 секунд. Стальной сварной кузов ковшового типа мог обогреваться отработанными газами. В системе освещения были применены фары с ассиметричным лучом, они уменьшали возможность ослепления водителей встречных автомобилей в тёмное время суток. В 2-местной цельнометаллической кабине было 3-слойное лобовое стекло. Сиденье водителя – отдельное, подрессоренное и с регулировкой в зависимости от веса и роста водителя. Но, пожалуй, главное усовершенствование – это то, что задняя тележка была рассчитана под нагрузку 14 тонн (вместо базовых 11 тонн).

Самосвал был предназначен для перевозки различных сыпучих строительных и промышленных грузов по дорогам, рассчитанным на осевую нагрузку 8 тонн и более.

Проведённую конструкторами КамАЗа модернизацию автомобиля КамАЗ-5511 одобрил Поляков В. Н. – министр автомобильной промышленности СССР. Автомобилю КамАЗ-5511 был дан зелёный свет для серийного выпуска.

19 июля 1976 года выходит приказ генерального директора КамАЗа «Об изготовлении опытной партии автомобилей повышенной грузоподъемности». Согласно этому приказу к концу 1976 года на автомобильном заводе было изготовлено не 20, но 15 автомобилей КамАЗ-5511.

Первые автомобили КамАЗ-5511 собирали в городе Нефтекамске, Башкирской АССР. 15 апреля 1977 года на НефАЗе был собран первый 10-тонный самосвал КамАЗ-5511. К 27 апреля была изготовлена первая партия из 10 машин, и они даже приняли участие в первомайских демонстрациях в Уфе и Нефтекамске. Серийный выпуск автомобилей на НефАЗе был начат 11 октября 1977 года, когда состоялся пуск главного сборочного конвейера.

Спустя неделю, 17 октября 1977 года уже на главном сборочном конвейере автомобильного завода в Набережных Челнах состоялся выпуск автомобиля КамАЗ-5511.

Что касается сотрудничества КамАЗа с НефАЗом, то порядок был такой: в Набережных Челнах собирали шасси, водители перегоняли их в Нефтекамск, где на шасси устанавливались кузов и опрокидывающий механизм.

В начале 1980-х годов самосвалы КамАЗ-5511 пошли на экспорт. Причём, не только в в страны Совета экономической взаимопомощи (СЭВ), но и в далёкую Латинскую Америку.

Самосвалы КамАЗ-5511 на дорогах СССР можно было видеть и в составе автопоездов. К камазовскому грузовику крепился одноосный прицеп, грузоподъёмностью 7 тонн. Маневренный, надёжный, высокопроизводительный самосвал получил признание у советских водителей. Эти машины трудились в разных уголках СССР и мира.

Летом 1981 года началась подготовка к государственной аттестации автомобиля КамАЗ-5511 и его шасси на Знак качества. В феврале 1983 года самосвалу был присвоен Знак качества.

КамАЗ-5511 серийно выпускался в период с 1977 по 1991 годы и был снят с производства в пользу более модернизированной модели КамАЗ-55111 грузоподъемностью 13 тонн, выпускавшейся с 1988 г.

Если в 1977 году было выпущено 1 069 самосвалов, то в последующие годы рост производства постоянно увеличивался. Пик пришёлся на 1986 год, когда было выпущено 35 055 самосвалов. Всего за период с 1977 по 1991 годы было выпущено 343 623 автомобиля (с учётом опытно-промышленной партии 1976 года). Среди всех выпущенных автомобилей КамАЗ за всю почти 45-летнюю историю их производства – это второй результат: КамАЗ-5511 уступает лидерство только автомобилю КамАЗ-5320 (393 309 автомобилей).

## Технические характеристики КамАЗ-5511 (6×4) самосвал

|  |  |
| --- | --- |
| Весовые параметры и нагрузки | |
| Грузоподъемность | 10000 |
| Полная масса а/м, кг | 19000 |
| нагрузка на заднюю тележку, кг | 13000 |
| нагрузка на переднюю ось, кг | 4400 |
| Снаряженная масса, кг | 9250 |
| нагрузка на заднюю тележку, кг | 5270 |
| нагрузка на переднюю ось, кг | 3980 |
| Двигатель | |
| Модель: | 740.10 210 |
| Тип: | дизельный, без турбонаддува |
| Максимальная полезная мощность, кВт (л.с.): | 146 (210) |
| при частоте вращения коленчатого вала, об/мин: | 2600 |
| Максимальный полезный крутящий момент, Н·м (кг·см): | 667 (68) |
| при частоте вращения коленвала, об/мин: | 1600-1800 |
| Расположение и число цилиндров: | V-образное, 8 |
| Рабочий объем, л: | 10,85 |
| Диаметр цилиндра и ход поршня, мм | 120/120 |
| Степень сжатия | 17 |
| Система питания | |
| Вместимость топливного бака, л: | 300 |
| Электрооборудование | |
| Напряжение, B: | 24 |
| Аккумуляторы, В/А·ч: | 2×12/190 |
| Генератор, В/Вт: | 28/1000 |
| Сцепление | |
| Тип: | диафрагменное, сухое, 2-дисковое |
| Привод: | гидравлический с пневмоусилителем |
| Диаметр накладок, мм | 350 |
| Главная передача | |
| Передаточное отношение: | 5,43 или 5,94 |
| Тормоза | |
| Привод | пневматический |
| Размеры диаметр барабана, мм | 400 |
| Ширина тормозных накладок, мм | 140 |
| Суммарная площадь тормозных накладок, кв.см | 6300 |
| Коробка передач | |
| Тип: | механическая, 20-ступенчатая |
| Управление: | механическое, дистанционное |
| Передаточные числа на передачах: | |
| 1 | 7,82 - 6,38 |
| 2 | 4,03 - 3,29 |
| 3 | 2,50 - 2,04 |
| 4 | 1,53 - 1,25 |
| 5 | 1,00 - 0,815 |
| ЗХ | 7,38 - 6,02 |
| Колеса и шины | |
| Тип колес | дисковые |
| Тип шин | пневматические, камерные |
| Размер обода | 7,5-20 (190-508) |
| Размер шин | 9.00 R20(260 R508) - 10.00 R20 (с 1996 г.) |
| Кабина | |
| Тип: | расположенная над двигателем,  с высокой крышей |
| Исполнение: | без спального места |
| Самосвальная платформа | |
| Тип кузова | ковшовый, с задней загрузкой |
| Объем платформы, куб. м | 6,6 |
| Длина кузова (по основанию), мм | 4075 |
| Длина кузова (по козырьку), мм | 5535 |
| Ширина кузова, мм | 2310 |
| Угол подъема платформы, град | 60 |
| Направление разгрузки | назад |
| Время поднятия полного кузова, сек | 19 |
| Характеристика а/м полной массой | |
| Максимальная скорость, не менее, км/ч: | 90 |
| Макс. угол уклона, преодолеваемого автомобилем  при полной массе, % (град): | 25 |
| Наружный габаритный радиус поворота автомобиля, м | 9 |