**07-067 МАЗ-7510, МАЗ-7516 8х8/4 внедорожный самосвал задней выгрузки высокой проходимости грузоподъемностью 19 тн с ковшовым кузовом емкостью 11.5 м3, мест 4, прицеп до 25 тн, полный вес 43 тн, Д12А–525А 525 лс, 60 км/час, штучно, ПО БелАвтоМАЗ г. Минск, 1970-е г.**



*При помощи статьи в журнале «За рулем» №5 за 1975 г.*

 В 1962 г. было начато производство разработанного в СКБ-1 МАЗа нового 4-осного шасси МАЗ-543 высокой проходимости для размещения агрегатов первого в стране ракетного комплекса оперативно-тактического назначения "Темп-С". Специальное колесное шасси МАЗ-543 было конструктивно близким к моделям 535 и 537, но отличалось увеличенными габаритами и колесной базой. Шасси МАЗ-543: две стеклопластиковые кабины разнесли по бортам как раз для размещения между ними головной части ракеты.

 Дизель Д-12А-525 с гидромеханической коробкой передач разместили в углублении

между лонжеронами рамы, что обеспечило максимально возможную монтажную длину

для размещения надстройки. Независимая подвеска всех колес и широкопрофильные

шины с регулируемым давлением способствовали обеспечению высокой проходимости машины.

 Серийное производство МАЗ-543 грузоподъемностью 19,1 т начали в 1965 г., тогда же публика впервые увидела эти машины на ноябрьском параде в Москве. Его конструкция оказалась настолько удачной, что на многие годы шасси МАЗ-543 стало базовым для разрабатываемой СКБ-1 техники, а его модификации и в 2000-х годах производились на МЗКТ.

 С 1968 г. выпускали MA3-543A грузоподъемностью 19,4 т.

 Время серийного выпуска МАЗ-543 совпало с развитием Западно-Сибирского и Прикаспийского нефтегазовых комплексов. Технические характеристики машин, их повышенная грузоподъемность и высокая проходимость вызвали большой интерес у транспортников и строителей нефтегазопроводов. Для удовлетворения их запросов на базе шасси МАЗ-543 были созданы и выпускались бортовые тягачи МАЗ-7310 и прицепы МАЗ-8385 для перевозки гусеничной техники и других грузов, самосвалы МАЗ-7510, трубовозы МАЗ-7910 и плетевозы ПВ-301, шасси для монтажа оборудования пожарных машин.

 Первые опытные образцы бортового гражданского МАЗ-7310 грузоподъемностью 20 т собрали в 1973 г., а с 1976-го делали небольшие партии машин в различных исполнениях.

 Опытный образец самосвала высокой проходимости МАЗ-7510 на полноприводном внедорожном шасси 543А для работ на Крайнем Севере и в Сибири был создан в цехе опытного спецпроизводства МАЗа в 1969 (по данным МЗКТ под индексом МАЗ-7516). В 1974 году он был показан на ВДНХ СССР, на экспозиции, посвящённой 50-летию советского автомобилестроения. Их выделяла бросавшаяся в глаза яркая желто-оранжевая окраска.

 Автомобиль-самосвал МАЗ-7510 предназначен для перевозки в труднопроходимых местностях различных строительных грузов весом до 19 тонн и объемом до 11,55 м3, а также может быть использован и для длинномерных грузов. Вес в снаряженном состоянии (24 т) у него несколько 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 балансирная 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 колее колес (2375 мм), ширине (2980 мм) и высоте (2925 мм) обе машины одинаковы.

 Двигатель – дизельный мощностью 386 кВт (525 л.с.) с запуском как электростартером, так и независимой системой воздухопуска.

 Рулевое управление – с гидравлическими усилителями, механической связью между управляемыми колесами, распределителем и рулевым колесом. Расположение рулевого колеса – левое.

 Подвеска передняя – независимая, рычажно-торсионная, с гидравлическим амортизатором телескопического типа двухстороннего действия на каждом колесе. Задняя – зависимая, рессорно-балансирная с основной и дополнительной рессорами.

 Платформа – металлическая, сварная с механизмом опрокидывания. Задний борт закрывается автоматически.

 Трансмиссия – гидромеханическая, состоящая из блокируемого гидротрансформатора и трехскоростной планетарной коробки передач, обеспечивающей переключение передач без разрыва потока мощности.

 Раздаточная коробка – двухскоростная с блокируемым межтележечным дифференциалом. Передаточные числа: 1:1; 1:1,88.

 Мосты ведущие – состоят из центральных редукторов с системой дифференциалов, в том числе самоблокирующихся, полуосевых карданных валов, полуосевых карданных валов с шарнирами равных угловых скоростей в приводе управляемых колес, планетарных редукторов.

 Колеса и шины – 1500х600-635, норма слойности – 14, камерные, широкопрофильные повышенной проходимости, с регулируемым давлением воздуха из кабины водителя, центральная подкачка шин.

 Рулевое управление – управляемые колеса двух передних осей с гидравлическими усилителями, механической связью между управляемыми колесами и распределителем и рулевым колесом.

 Тормозная система – барабанного типа на все колеса с пневмогидравлическим приводом.

Кабина – две двухместные откидываемые с функциональной панелью приборов и органами управления, оборудованные системами вентиляции и отопления.

 В реальности добиться высоких результатов новым гражданским версиям машин 543-й серии не удалось. Они так и не прижились в народном хозяйстве.