**07-226 КамАЗ-5511 6х4 самосвал задней выгрузки грузоподъемностью 10 т для перевозки сыпучих материалов с кузовом ковшового типа емкостью 7.2 м3, мест 2, вес: снаряженный 9 т, полный 19.5 т, КамАЗ-740.10 210 лс, 80-100 км/час, всех КамАЗ-5511 343623 экз.,** **НЗСА г. Нефтекамск, 1977-86/90 г. в.**

*Из книги Канунникова С.В. и Шелепенкова М.А. под редакцией Маркова Н.С. «Отечественные грузовые автомобили». - Орел, ООО «САЛОН, 2018.*

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 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.

*Автор Максим Шелепенков.*

В семействе автомобилей КамАЗ строительному самосвалу отводилась одна из главенствующих ролей. Недаром опытные образцы самосвалов КамАЗ появились даже раньше своих бортовых собратьев. Первые КамАЗ-Э5510 построили в 1969 г., с самосвальными надстройками, разработанными на Мытищинском машиностроительном заводе, однако на испытаниях была

отмечена их недостаточная вместимость и хлипкость конструкции. Мытищинскому заводу в срочном порядке пришлось проводить «работу над ошибками», но и кузова следующей генерации

потерпели фиаско на испытаниях.

Руководство отрасли решило больше не рисковать, и параллельно заказало разработку самосвальной платформы для КамАЗ-5510 на Минском автомобильном заводе. Логика в этих действиях прослеживалась - самосвалы КамАЗ но своей грузоподъемности и назначению были ближе к самосвалам МАЗ, чем к ЗиЛ, а следовательно, и принципы проектирования таких установок должны были быть иными. Конструктивно минские кузова оказались лучше, но и они не сразу оправдали надежды. Не успели самосвалы выйти на испытания, как их кузова затрещали по швам. История повторилась — Минскому автозаводу дали шанс реабилитироваться и заменить на всех опытных машинах кузова, поставив усиленные. Одновременно с этим минские конструкторы опустили как можно ниже ось опрокидывания кузова, что положительно сказалось не только на работе всего механизма опрокидывания, но и на устойчивости машин при разгрузке.

Форсированные испытания самосвалов КамАЗ проводились не только в условиях Автополигона НАМИ и всевозможных лабораторий, где, кстати, определялось количество циклов подъема и опускания платформ до возникновения отказа, но и в реальных условиях эксплуатации. Новые самосвалы возили камни и вскрышной грунт в Митинском карьере в районе Серпухова (Московская обл.), песок и щебень для строительства дорог в Угличе. На этот раз автомобили КамАЗ-5510 в полной мере продемонстрировали свою работоспособность и произвели хорошее

впечатление как на водителей, так и на испытательную комиссию.

Однако у членов комиссии были сомнения относительно того, нужен ли стране самосвал грузоподъемностью 7 тонн, да еще трехосный. Ведь в это время на Минском автозаводе серийно выпускался самосвал MA3-503A, который имел большую на 1 тонну грузоподъемность, да к тому же только две оси. Последнее обстоятельство обеспечивало ему лучшие экономические показатели (меньше расход топлива, резины и т.д.). Правда, у него и нагрузка на заднюю ось была выше, что по существующим в стране нормам позволяло его эксплуатировать только на дорогах 1-го и 2-го класса или... на специально подготовленных дорогах, например в карьерах.

Новые же самосвалы задумывались как грузовые автомобили для любых дорог с твердым покрытием и, теоретически, могли применяться хоть в сельском хозяйстве. Только вот работы с таким «кузовком» им там нашлось бы немного. Ведь сельскохозяйственные грузы отличаются малой плотностью и для их перевозки требуются кузова большой вместимости — вспомните охапки сена, которые имеют малый вес, но при этом очень объемны. Вывод: сельскому хозяйству нужен специализированный самосвал, а КамАЗ-5510 пригодился бы в строительстве, если бы...

имел большую грузоподъемность, чем, например, МАЗ.

И ведь резервы для этого имелись! Самосвалы КамАЗ-5510 разрабатывались на шасси грузовиков КамАЗ-5320 грузоподъемностью 8 тонн (тонну полезной нагрузки отнимала сама самосвальная платформа, для функционирования которой нужен был еще гидроцилиндр и гидронасос с коробкой отбора мощности), а помимо них в семействе камских грузовиков планировались еще длиннобазные грузовики КамАЗ-53212 грузоподъемностью 10 тонн, у которых задние ведущие мосты могли воспринимать большую нагрузку. А что если взять более короткое шасси КамАЗ-5510 (легче, чем у КамАЗ-53212, что позволило бы нивелировать массу агрегатов самосвальной платформы), поставить на него грузоподъемные мосты и вместительную самосвальную платформу? Можно было «малой кровью» получить более интересный для народного хозяйства самосвал грузоподъемностью 10 тонн (больше, чем у МАЗа!), правда, при этом пришлось перечеркнуть все предыдущие наработки, а практически готовый к производству и проверенный в деле самосвал КамАЗ-5510 отправить в «корзину».

Строительный самосвал грузоподъемностью 10 тонн получил наименование КамАЗ-5511. Для него была сконструирована совершенно новая самосвальная платформа, предназначенная

исключительно для промышленных навалочных грузов (камень, щебень, песок и т.д.), поэтому ее лишили (опять же ради экономии веса) заднего открывающегося борта, а самому «ковшу» придали очень жесткую и рациональную форму. Кроме того, это был самосвал с передним расположением гидроцилиндра подъема (впереди платформы, а не под ней). Сегодня такое

решение - самое популярное, но впервые этот способ установки гидроцилиндра в нашей стране применили именно на КамАЗ-5511.

Благодаря новой бортовой платформе КамАЗ-5511 слыл «стилягой» - трудно было в ассортименте отечественных автомобильных заводов отыскать более красивый и стильный самосвал.

Повторные испытания самосвал нового поколения выдержал достойно и был рекомендован к производству на вновь возводимом Нефтекамском заводе автосамосвалов (НЗАС, позднее НефАЗ) в Башкирии. Серийное производство КамАЗ-5511 началось осенью 1977 г.

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 2 результат: КамАЗ-5511 уступает лидерство только автомобилю КамАЗ-5320 (393309 автомобилей).