**07-284 МАЗ-651608 или МАЗ-6516А8 8х4 тяжелый самосвал задней выгрузки грузоподъемностью 25.5 т, ёмкость кузова 21 м3, прицеп до 30 т, мест 2, вес: снаряженный 16.2 т, полный 41.7 т, ЯМЗ-7511.10/ЯМЗ-6581.10 400 лс, 85 км/час, МАЗ г. Минск, 2008-11 г. в.**

Самосвал МАЗ-6516 с колёсной формулой 8х4 был создан на основе трёхосного самосвала МАЗ-6501 и впервые был представлен в 2008 году. В 2011 году модель получила модернизированную кабину нового образца.

*Евгений Смольников 06.04.2010, truck-auto.info*

В апреле 2008 года на международной выставке “КомТранс-2008” в Москве состоялась церемония награждения победителей конкурса “Лучший коммерческий автомобиль года в России”. Самосвал производства Минского автомобильного завода МАЗ-6516А8 был признан лучшим в номинации “Перспектива года”. Тяжелый самосвал с задней загрузкой МАЗ-6516А8-321 с колесной формулой 8х4 является начальным этапом в создании нового поколения Минских грузовиков и по сути – выходом минского автомобильного завода на новый рынок в сегменте тяжелых самосвалов.

МАЗ-6516А8-321 комплектуется 8-цилиндровым V-образным двигателем ЯМЗ-6581.10 экологического стандарта Евро-3 мощностью 400 л.с.. На предприятии ведётся постоянная работа по серийному применению двигателей производства “Mercedes” и “Deutz”. При полной массе 41 тонна грузоподъёмность нового МАЗовского самосвала составляет 25 тонн. При применении же передних осей и подвески, допускающих нагрузку до 9 тонн на ось, и тележки, допускающей нагрузку до 32 тонн, возможно увеличение грузоподъёмности самосвала МАЗ-6516А8 до 33 тонн.

Объем кузова нового самосвала производства завода МАЗ – 21 м3. На самосвале МАЗ-6516А8 предусмотрена также установка тента с механизмом свёртывания – развёртывания тента рамочного типа, что облегчит работу водителя. Высокие темпы роста строительной отрасли в России, Украине и Белоруссии предопределяют, что усилия Минского завода по выходу на рынок тяжёлой дорожно-строительной грузовой техники действительно являются крайне перспективными.

**Автомобиль-самосвал МАЗ-6516 8х4.** *belautoprom-g2n.jimdofree.com*

МАЗ-651608 (-220-000, -220-600, -221, -250-000)

МАЗ-651687 (-320-000)

МАЗ-6516A8 (-320-000, -321, -380-000)

МАЗ-6516A9 (-320, -321, -380-000

МАЗ-6516В9 (-480-000)

МАЗ-6516V8 (-520-000)

МАЗ-6516W8 (-420-000)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | М | база | л.с. | Е | МП | МС | ГП |  | V | Ск |
| 651608-220-000 | 2 | 1600+2990+1400 | 400 |  | 41,78 | 16,2 | 25,5 |  | 21 | 85\* |
| 651608-250-000 | 2 | 2030+2620+1400 | 412 |  | 41,8 | 14,83 | 26,9 |  | 21 | 85\* |
| 651687-320-000 | 2 | 2030+2620+1400 | 375 |  | 41,8 | 14,83 | 26,9 |  | 21 | 85\* |
| 6516A8-320-000 | 2 | 1600+2990+1400 | 400 | Е-3 | 41,78 | 16,2 | 26,9 |  | 21 | 85\* |
| 6516A8-380-000 | 2 | 2030+2620+1400 | 375 | Е-3 | 41,8 | 14,83 | 26,9 |  | 21 | 85\* |
| 6516A9-380-000 | 2 | 2030+2620+1400 | 412 | Е-3 | 41,8 | 14,83 | 26,9 |  | 21 | 85\* |
| 6516В9-480-000 | 2 | 2030+2620+1400 | 412 | Е-4 | 41,8 | 14,83 | 26,9 |  | 21 | 85\* |
| 6516V8-520-000 | 2 | 2030+2620+1400 | 400 | Е-5 | 41,8 | 14,83 | 26,9 |  | 21 | 85\* |
| 6516W8-420-000 | 2 | 2030+2620+1400 | 400 | Е-4 | 41,8 | 14,83 | 26,9 |  | 21 | 85\* |

М - количество мест в кабине

Б - колесная база в мм;

л.с. - мощность двигателя в л.с.

Е - экологичность (Евростандарт)

МП - масса автомобиля полная в т

МС - масса автомобиля снаряженная в т

МА - масса автопоезда в т

ГП - грузоподъемность в т

V - объем платформы в м куб.

Ск - скорость в км/ч (\* с ограничителем)

*Автор П. Гаманьков, опубликовано: ГП 01-2008 gruzovikpress.ru*

**Наш ответ! Новое семейство 4-осных самосвалов МАЗ-6516А8**

На сегодняшний день 4-осные самосвалы пользуются в России устойчивым и даже повышенным спросом. Поэтому только ленивый китаец не собирает подобные грузовики. А ленивых китайцев встречать мне не доводилось. Вот отечественные дороги и заполонила техника из Поднебесной, в том числе с колесной формулой 8x4. Появился повод поговорить не о «китайцах». На Минском автомобильном заводе приступают к производству нового семейства 4-осных самосвалов МАЗ-6516А8. И один из первых экземпляров попал к нам на тест.

**На первый-второй рассчитайсь!**

На сегодняшний день отечественная 4-осная техника не в состоянии конкурировать с азиатским нашествием. Разберемся, что мы можем противопоставить десяткам китайских автозаводов и сотням тысяч выпускаемых грузовиков 8x4?

Основным защитником «наших» интересов должен был стать Камский автозавод, но 4-осный КамАЗ-6540 оказался неудачным и не получил должной популярности у эксплуатационников. Его грузоподъемность вписывается в существующее российское законодательство, ограничивающее нагрузку на ось. Но 18 т – очень мало для 4-осника.

Самосвалы Минского завода колесных тягачей и «Яровиты», которые хоть как-то да представлены на российском рынке, выпускаются слишком малыми партиями, чтобы составить реальную конкуренцию китайским грузовикам 8x4. Значит, вся надежда только на крупные заводы – МАЗ и УралАЗ. Но на последний пока рассчитывать не приходится – за Уралом только приступают к производству 4-осного самосвала, и когда мы увидим эти машины на российских дорогах, неизвестно. К тому же на уральские самосвалы будут устанавливать китайские мосты FAW. Что же такое МАЗ-6516?

Прежде чем оценивать ходовые качества нового автомобиля, не помешало бы разобраться в особенностях конструкции 4-осника. Усиленная рама самосвала типа «лонжерон в лонжероне» имеет постоянную высоту по всей длине. Высота основного лонжерона 310 мм, внутреннего – 291 мм, толщина каждого лонжерона 8 мм. Сложно, конечно, оценить прочность непосредственно металла, но в целом внешний вид двойной рамы впечатляет.

На каждую ось самосвала установлен стабилизатор поперечной устойчивости. Подвеска передних осей 4-рессорная, независимая между осями. Задняя подвеска – рессорно-балансирная, с вертикальным расположением стремянок. Судя по рекламному буклету завода-изготовителя, все перечисленное крепится болтами повышенной прочности. Проверить это пока сложно, поэтому поверим на слово.

Полная масса «зубра» – 41 т, грузоподъемность – 25 т. С такими характеристиками машина «вписывается» в действующее российское законодательство, ограничивающее нагрузки на ось при движении по дорогам общего пользования. Но в отличие от некоторых конкурентов (например, МЗКТ) на МАЗ-6516 предусмотрена возможность установки узлов, позволяющих увеличить грузоподъемность до 30 т, если машина будет эксплуатироваться на технологических дорогах. Объем кузова автомобиля-самосвала составляет 21 м3. На кузов штатно устанавливается механизм свертывания-развертывания тента рамочного типа.

На машину установлен 8-цилиндровый V-образный силовой агрегат ЯМЗ-6581.10 с турбонагнетателем и непосредственным впрыском топлива мощностью 400 л.с., адаптированный для соответствия требованиям международных экологических норм Euro 3. При рабочем объеме 14,86 л его максимальный крутящий момент составляет 1766 Н·м при 1100–1300 мин-1. Мотор агрегатируется c 12-ступенчатой синхронизированной китайской коробкой передач 12JS200TA.

**Подтянулись**

МАЗ-6516А8 выглядит весьма симпатично. Хотя, если присмотреться, на машину установлена уже далеко не новая полуторная кабина. По сути, изменили только бампер да установили противотуманные фары. Но даже от такого незначительного лифтинга автомобиль «зазвучал». На первый взгляд кабина установлена очень высоко и забираться в нее будет неудобно. Но это не так. Нижняя ступенька расположена на высоте 570 мм от земли, что, пожалуй, даже очень низко для самосвала. Оторвать ее при движении по стройплощадке пара пустяков, зато доступ в кабину удобный.

Заметно, что салону грузовика было уделено должное внимание. Кабина тестируемого автомобиля имеет одно основное пассажирское сиденье и дополнительное откидное. Водительское кресло оборудовано всеми необходимыми регулировками, включая поясничный упор и регулировку сиденья по весу водителя. По заказу потребителя возможна установка одного спального места.

Новая приборная панель отвечает современным требованиям к эргономике грузовика. Придраться можно разве что к неравномерным зазорам на стыках пластмассовых частей панели. Тут ничего не поделаешь – сказываются традиции производства.

Управление МАЗ-6516 не вызывает затруднений. Мощный мотор в сочетании с 12-ступенчатой коробкой позволяет трогаться с места на любой передаче от первой до седьмой. При движении на порожнем грузовике мотор практически моментально «крутится» до 2000 оборотов и «требует» переключения на повышенную передачу. Кстати, синхронизированная КП из Поднебесной оказалась совсем и не «китайской грамотой». Управляться с ней довольно легко, схема переключения простая. Диапазоны в отличие от известных мне китайских КП переключаются привычным флажком на рычаге. Ходы короткие, и с попаданием в нужную передачу практически не возникает проблем. Тут не последнюю роль играет и информативная педаль сцепления. Да и вообще весь педальный узел очень понравился. Мягкая, но четкая педаль тормоза вызывала ассоциации с лучшими европейскими аналогами. Вполне серьезно. При резком нажатии в работу включается ABS, машина останавливается плавно, без рывков.

К нам на испытания попала машина с пробегом, причем работала в сложных карьерных условиях. При этом ни на силовом агрегате и коробке передач, ни на других узлах и агрегатах потеков масла замечено не было. В общем, как и надо, ведь машина почти новая. И если речь идет об отечественной технике, то отсутствие течей обращает на себя внимание. Может, масло уже давно вытекло? Вряд ли. Скорее это говорит об улучшении качества комплектующих.

Рулевое колесо поворачивается без заметных усилий, даже несмотря на дополнительную управляемую ось. Благодаря стабилизаторам поперечной устойчивости даже при максимальной скорости 94 км/ч машина отлично держит прямую. Рулевое управление снабжено аварийным приводом с гидронасосом, установленным на третьем мосту. Благодаря этому даже при неработающем основном гидроусилителе на автомобиле можно будет самостоятельно добраться до сервисной станции или хотя бы обеспечить безопасную остановку в случае отказа ГУР во время движения. При развороте машина оказалась очень маневренной.

**Старый знакомый**

Несмотря на то что мотор соответствует нормам Euro 3 и оборудован системой Common Rail, ярославский двигатель внешне очень похож на своих предшественников. По крайней мере, ломать голову, где же на новом агрегате установлен генератор, стартер или масляный фильтр, не придется – почти все навесное оборудование осталось на привычных местах.

Штатно на 4-осный самосвал устанавливается один трехсот-литровый топливный бак, что в общем-то мало для машины такой грузоподъемности. Поэтому по заказу клиента возможна установка увеличенного бака объемом 500 л.

Из-за плотной компоновки узлов и агрегатов для запасного колеса осталось место только на передней стенке грузовой платформы. Решение традиционное, но на деле снять «запаску», особенно когда механизм забьется грязью или снегом, одному водителю очень проблематично.

**Приятно познакомиться!**

В целом от машины остались положительные впечатления. Мотор имеет сложную конструкцию, но от ужесточения экологических норм никуда не деться. К тому же это все-таки «родной» ярославский силовой агрегат, а значит, с запасными частями проблем возникнуть не должно. Китайская КП пока «темная лошадка», но первые впечатления остались самые хорошие.

Есть надежда и на то, что новый самосвал будет лишен «детских болезней», так как многие детали унифицированы с хорошо зарекомендовавшими себя старыми моделями МАЗа. Да и с конструкцией подвески белорусам удалось не перемудрить – все предельно просто, а значит, надежно.