

Замечательнейшее мероприятие проводится
Министерством физической культуры и спорта
ISSN 0321-4249



За рулем

12 ● 1986



**Волю, мужество,
водительское умение,
знание техники
воспитывает
автомотоспорт.
Четырнадцать
его видов —
ралли, гонки,
кроссы и другие
культивируют
организации ДОСААФ**



10-

МИЛЛИОННЫЙ

Что такое десять миллионов «жигулей»? Это трудно себе представить. Для наглядности отметим все же, что колонна ВАЗов, стоящих бампер к бамперу, опояшет земной шар по экватору. Или другой пример. Первым в нашей стране серийное производство легковых автомобилей развернул Русско-Балтийский вагонный завод в Риге. Так вот: если по дороге, ведущей от Риги через Москву в Тольятти, выстроить десять миллионов «жигулей», то автомобили встанут на ней 20 рядами!

Когда в сентябре 1970 года с конвейера Волжского автомобильного завода стали сходить машины, каждый из нас представлял его гигантские масштабы производства. Мы отчисляли как большое событие сборку на ВАЗе миллионного автомобиля, трехмиллионного, пятимиллионного... И вот заветный рубеж — десять миллионов!

У людей старшего поколения на памяти первая пятилетка, радостный факт сборки стотысячной машины ГАЗ в 1935 году. Мы тогда читали в газетах и журналах статьи об американской автомобильной промышленности, заводы которой ежегодно делали миллионы машин. Читали и верили, что придет время...

Долго и труден был путь советского автомобилестроения к миллионному рубежу. В 1984 году оно вышло отметку «20 000 000». И вот наступил день, когда с конвейера Волжского автомобильного завода сошла машина № 10 000 000.

Достигнутый успех радует и в то же время обязывает. Количественная сторона дела — это еще не все. Главная задача волжских автомобилестроителей на ближайшие годы — выпускать автомобили, конструкция которых соответствует перспективному мировому уровню. ЦК КПСС и Совет Министров СССР в сентябре приняли постановление, которое предусматривает крупные организационные меры по созданию условий для разработки на ВАЗе уже в текущей пятилетке современных моделей с показателями, не уступающими лучшим мировым образцам. И все читатели журнала, поздравляя автозаводцев с юбилейной машиной, выражают надежду, что коллектив ВАЗа в ближайшие годы станет и законодателем в развитии передовых автомобильных конструкций.

Миллионные автомобили ВАЗ

№ 1 000 000	— декабрь 1973 г.
№ 2 000 000	— июнь 1975 г.
№ 3 000 000	— декабрь 1976 г.
№ 4 000 000	— июль 1978 г.
№ 5 000 000	— август 1979 г.
№ 6 000 000	— март 1981 г.
№ 7 000 000	— август 1982 г.
№ 8 000 000	— январь 1984 г.
№ 9 000 000	— май 1985 г.
№ 10 000 000	— октябрь 1986 г.

БЕЛОРУССКИЕ БОГАТЫРИ

Белорусский автомобильный завод в г. Жодино, входящий в производственное объединение «БелавтоМАЗ», единственный в стране выпускает внедорожные самосвалы особо большой грузоподъемности. Эти машины незаменимы на строительстве энергетических и гидротехнических сооружений, на разработках угля и других полезных ископаемых. Из ворот завода выходят машины грузоподъемностью до 170 тонн, но наиболее распространены в эксплуатации 27-тонные самосвалы БелАЗ—540А, причем не только в Советском Союзе: они работают в Греции и Китае, Аргентине и Турции, Чехославии и Пакистане — в четырех десятках стран.

Этот и другой, также широко известный в стране и за рубежом автомобиль — 40-тонный БелАЗ—548А, модернизированы с целью повысить их производительность, надежность, экономичность. Усовершенствованы все основные агрегаты и узлы, что дало возможность поднять полезную нагрузку машин соответственно до 30 и 42 тонн. Теперь они имеют обозначение БелАЗ—7522 и БелАЗ—7523.

Что же нового в машинах, выпускаемых с 1986 года? БелАЗ—7522 снабжен более экономичным дизелем ЯМЗ—240М-1, гидротрансформатором ЛГ-470 с повышенным КПД. Модернизированы гидромеханическая трансмиссия, главная передача ведущего моста, усовершенствована тормозная система. Новый стояночный тормоз требует меньше времени на обслуживание. Для задних, двойных колес установлены камнеталкиватели.

Грузовая платформа — измененной конфигурации — из металла более высокого качества. Обогревающий тракт между ее стенками создает теперь меньшее сопротивление отработавшим газам. Введены оригинальные сферические нижние опоры для цилиндров гидроподъемника. Упомянем и измененную облицовку блока радиаторов — внешне отличная от прежней модели, она способствует лучшему охлаждению и очистке радиаторов, мене металлоемка.

В комплексе проведенные усовершенствования позволили по сравнению с моделью БелАЗ—540А на 2—3% снизить расход топлива, на 13—15% продлить срок службы машины, на 25% увеличить интервал между ТО-1.

Новшества в конструкции 40-тонного БелАЗа—548А, превратившие его в 42-тонный БелАЗ—7523, схожи с изменениями: более экономичный двигатель с турбонаддувом, новые гидротрансформатор и стояночный тормоз, измененная грузовая платформа, облицовка радиатора и т. д. Благодаря этому БелАЗ—7523 на 10% производительнее и экономичнее. Кроме того, на 25% возросла долговечность грузовой платформы, что особенно важно при перевозках скальных пород высокой твердости.

Очевидно, что существенное повышение производительности машин прямо связано с облегчением, улучшением условий работы водителя. На это была направлена модернизация кабин, которые оборудованы теперь усовершенствованными сиденьями, новой панелью приборов с травмобезопасным покрытием, более эффективным отопителем, электрическим омывателем лобового стекла, сферическими зеркалами заднего вида, улучшена шумозоляция.

Отметим, что у обоих самосвалов есть «двойники», предназначенные для транспортировки груза с меньшей объемной массой, чем руда или скальный порода, — угля, земляного грунта. Это модели БелАЗ—7526 и БелАЗ—7527 с платформами увеличенного на 25—30% объема при той же массе и грузоподъемности самосвалов.

Работая зачастую в экстремальных климатических условиях, БЕЛАЗы выпускаются и в северном исполнении, рассчитанном на особо низкие температуры, а также могут быть оборудованы кондиционером.

И. МАЦКЕВИЧ, главный конструктор

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА САМОСВАЛА БелАЗ—7522 (в скобках — отличительные данные модели БелАЗ—7523)

Общие данные: колесная формула — 4×2; снаряженная масса — 21,52 (29,5) т; грузоподъемность — 30 (42) т; объем кузова — 15 (21) м³; наибольшая скорость — 30 км/ч; шины — 18,00—25 (21,00—33). Размеры: база — 3550 (4520) мм; колея колес: передних — 2820 (2800) мм, задних — 2400 (2540) мм. Двигатель: тип — дизельный, четырехтактный, с жидкостным охлаждением (с турбонаддувом); модель — ЯМЗ—240М-1 (ЯМЗ—240М-1); число цилиндров — 12; рабочий объем — 22 200 см³; мощность — 360 (500) л. с./265 (368) кВт. Трансмиссия: гидромеханическая (гидротрансформатор и трехступенчатая коробка передач).



42-тонный БелАЗ—7523 [слева] и 30-тонный БелАЗ—7522.