

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.  
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



# ГРУЗОВИКИ

№ 24

## КАМАЗ-5320



ПЕРВЫЙ В СЕМЕЙСТВЕ ☆ ПРОГРЕССИВНЫЕ РЕШЕНИЯ ☆ ОРИЕНТАЦИЯ НА ЭКСПОРТ

**DeAGOSTINI**



**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Специальный выпуск №24, 2018

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Луканова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Юкинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Луканова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутова

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Точук

Менеджер по продукту: С. В. Юкина

#### Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же киоске и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт

[www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве:

8-495-660-02-02

Телефон бесплатной горячей линии

для читателей в России:

8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:

Россия, 150961, г. Ярославль, 3/я 51,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

#### Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушен Сервисиз»

Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)

ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

#### БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ:

ООО «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,

тел./факс: +375 17 331-94-27

Телефон «горячей линии» в РБ:

+ 375 17 279-87-87 (пн–пт, 9.00–21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, 3/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини»,

«Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

TOO «Казахско-Германское предприятие

БУРДА-АЛАТАУ ПРЕСС»

Республика Казахстан, 050000,

г. Алматы, ул. Айтеке би, 88,

Тел.: +7 727 311 12 86, +7 727 311 12 41 (вн. 109),

факс: +7 727 311 12 65

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличивать рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам.

Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43. Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

**Печать:** ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10  
Тираж: 2000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 10 (верх): ООО «Таига Групп»;  
фоновые иллюстрации на стр. 1, 8–9, 10 (верх):  
© Panocapture.com; стр. 15, 16: ООО «Идея Центр»;  
стр. 3–7, 10 (низ), 11–14: частная коллекция  
Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Редакция благодарит за помощь  
в подготовке выпуска Александра Павленко  
и Максима Шелепенкова

16+

Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 января 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленным Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797.

3D графика: Нильс Хусундинов  
и Алексей Радованов

Дата выхода в России 03.05.2018

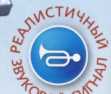
Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA** GROUP

# УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

## ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



Длина 60 см  
Ширина 24 см  
Высота 20 см



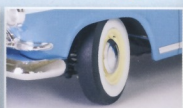
РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ





В 70-е годы автомобиль КАМАЗ-5320 стал олицетворением достижений советского грузового автопрома. В этом трехосном грузовике с кабиной над двигателем воплощены все самые прогрессивные технические решения той поры.

## Грандиозные планы

В 60-е годы народное хозяйство СССР развивалось высокими темпами, и каждый год возрастал грузооборот на автомобильном транспорте, особенно в междугородных перевозках. На этом фоне все отчетливее ощущался дефицит грузовых большегрузных машин. Коренная модернизация уже действующих автозаводов не решила бы эту проблему в полной мере. Выход был только один — создание новых производственных мощностей, способных обеспечить выпуск сотен тысяч новых грузовиков.

Решение о возведении комплекса заводов по производству большегрузных автомобилей приняли 14 августа 1969 года на уровне ЦК КПСС и Совета министров СССР. Предполагалось, что предприятие будет выпускать в год до 150 тыс. грузовых автомобилей и до 250 тыс. дизельных двигателей (для комплектации дизельными моторами автомобилей других автозаводов). Первоначально планировалось закупить лицензию на современный импортный грузовик и двигатель, как это было сделано годом ранее для строящегося Волжско-

го автомобильного завода. Но ни один из предлагаемых европейских партнеров не дал согласие на организацию производства грузовиков в таких гигантских масштабах. В конце концов, решили проектировать машину собственными силами, тем более что на Ярославском моторном заводе имелась новая разработка — современный дизельный двигатель, не уступающий лучшим зарубежным образцам, а на Московском автомобильном заводе имени И. А. Лихачева под него был создан новый трехосный грузовой автомобиль ЗИЛ-170 с кабиной над двигателем, идеально подходящий как «объект производства» для нового автозавода. При довольно большой грузоподъемности (одиночный автомобиль — 8 т, в составе автопоезда — 16–20 т) ЗИЛ-170 за счет трех мостов имел невысокую осевую нагрузку (не более 6 т), что позволяло эксплуатировать его на большей части дорог нашей страны. Правда, новый автомобиль и дизельный двигатель находились на самой ранней стадии изготовления опытных образцов. Впереди была большая и серьезная работа по испытаниям и доводке их конструкции.

Главным разработчиком грузовиков для нового автозавода определили производственное объединение «МосавтоЗИЛ» с сильным конструкторским бюро, возглавляемым Анатолием Маврикиевичем Кригером, величайшим конструктором, имевшим большой опыт конструирования грузовых автомобилей. Техническое задание предусматривало разработку целого семейства трехосных грузовиков (6х4) из десяти модификаций.

За доводку дизельного двигателя взялось Ярославское производственное объединение «Автодизель». Кроме того, за специалистами Ярославского завода оставалось еще двухдисковое сцепление и пятиступенчатая коробка передач с передним делителем, что вкупе с дизельным двигателем образовывало единый силовой агрегат. К проектированию прицепов для новых грузовиков (а все они были рассчитаны на буксировку автоприцепов и постоянную эксплуатацию в составе автопоездов для достижения максимальной эффективности автоперевозок) подключили Главное конструкторское бюро по автоприцепам в городе Балашихе (Саратовская область),



Грузовой бортовой автомобиль КАМАЗ-5320 — первенец Камского автомобильного завода



Открытый образец ЗИЛ-170В — предтеча автомобилей КАМАЗ. На снимке машина с эмблемой СИБАЗ — Сибирский автомобильный завод

а к созданию самосвальных надстроек — Мытищинский машиностроительный завод.

## Где будем строить?

Несмотря на то что проектные и конструкторские работы по автомобилям нового семейства шли полным ходом и даже изготавливались опытные образцы, единого мнения о том, где должен находиться новый автозавод, пока не было выработано. Первоначально рассматривалось около 70 различных вариантов. На этом этапе вызывал немалые споры сам принцип построения производства — сконцентрировать все в одном месте или распылить

предприятия-смежники по городам и наладить кооперацию? Предпочтение отдали концентрации производства, и на место строительства комплекса заводов большегрузных автомобилей стали претендовать восемь площадок. После долгих обсуждений и споров осталось всего две — в Татарстане и Красноярском крае. Многие склонялись к строительству нового автогиганта в Сибири. Казалось, что это идеальный вариант для дальнейшего развития региона. Новому автозаводу уже придумали название — СибАЗ (Сибирский автомобильный завод), и опытные образцы на ЗИЛе даже успели его «примерить».

Но все карты спутали в Набережных Челнах — этот небольшой (население всего 30 тыс. жителей) городок в Татарской АССР также рассматривался как место возможного строительства автозавода, так как рядом находилась мощная, только что построенная ГЭС, располагались удобные транспортные артерии (автодороги, железнодорожный транспорт, водные пути). А главное, в регионе присутствовали крупные строительные организации, способные взяться за подобное строительство. И все же оставались сомнения. Их разрешили необычным способом. 17 июля 1969 года в Набережных Челнах проходило совещание представителей ЦК КПСС и Совета министров СССР. В нем участвовали заведующий отделом машиностроения ЦК КПСС Василий Фролов, заведующий сектором автомобильной промышленности Аркадий Вольский, заместитель председателя Госплана СССР Виктор Лебедев, министр автомобильной промышленности СССР Александр Тарасов, министр энергетики и электрификации Петр Непорожний. И все они были приглашены на символическую акцию закладки первого строительного блока нового автозавода с надписью «Здесь будет построен камский автомобильный батыр».

Закладка символического камня на месте будущего строительства Камского автомобильного завода в июле 1969 года







Испытания опытного образца КАМАЗ-5320

Никакого окончательного решения в пользу Татарстана еще не было принято, а «мероприятие» по закладке первого камня на пустыре неподалеку от села Азымушкино уже было организовано — по личному распоряжению первого секретаря Татарского обкома КПСС Фикрята Табеева. Фотографу лишь оставалось запечатлеть приглашенных гостей на фоне символического блока, с воодушевлением аплодировавших находчивости принимающей стороны.

Месяц спустя член Политбюро Дмитрий Полянский, раздавая участникам заседания Политбюро ЦК КПСС, рассматривавшего аргументы претендентов на строительство автозавода, фотографию «ку камня», задал риторический вопрос: «Чего мы здесь воздух сотрясаем, если все уже решено?». В Постановлении ЦК КПСС и Совета Министров СССР №674 от 14 августа 1969 года было написано: «Принять предложение



Татарской АССР комплекса заводов по производству дизельных грузовых автомобилей большой грузоподъемности».

### Современный грузовик

В новом семействе грузовиков были учтены многие современные направления развития

## Автомобили КАМАЗ с самого начала рассматривались как прогукм, ориентированный на экспорт

Госплана СССР, Министерства автомобильной промышленности, Министерства энергетики и электрификации о строительстве в районе города Набережные Челны

Первый ковш земли на строительной площадке был вынут 13 декабря 1969 года — эта дата считается официальным днем рождения КАМАЗа.

автомобильных конструкций: установлены четырехтактные дизельные двигатели жидкостного охлаждения, двухдисковое сцепление, пятиступенчатые коробки

Первый опытный образец грузовика КАМАЗ-5320



*Опытный образец КАМАЗ-5320 после перестройки. Из видимых отличий — добавление спального места за кабиной*

передка с делителем (10 передач), рулевое управление с гидроусилителем, комбинированная тормозная система (с раздельным торможением колес разных осей), проходная карданная передача, блокируемый межосевой дифференциал, платформы с металлическим бортами и т.д. Многие из этого сегодня представляются вполне привычным и естественным для грузовиков, но в этом заслуга именно КАМАЗов, так как в конце 60-х годов некоторые из этих решений были применены впервые или еще не стали массовыми в отечественной практике.

Как ни странно, но первым в семействе был разработан и построен вовсе не базовый бортовой грузовик КАМАЗ-5320, который считается родоначальником всего семейства. Первая машина, еще под индексом ЗИЛ-170, была построена на ЗИЛе в варианте седельного тягача, а отработку семейства под новый автозавод начали с самосвальных шасси и длиннобазных грузовиков. Первый построенный опытный образец КАМАЗ-35320 имел шасси с №6. Он вышел из ворот экспериментального цеха ЗИЛа в декабре 1969 года и проходил заводские испытания с прицепом ГКБ-8350 на автополигоне НАМИ в Дмитрове. На всех первых опытных образцах будущих КАМАЗов стояли дизельные двигатели ЯМЗ-641. В 1966–1970 годах успели постро-



*Автопоезд в составе тягача КАМАЗ-5320 и прицепа ГКБ-8350 на испытаниях (автополигон НАМИ в Дмитрове)*



*Опытный автопоезд КАМАЗ-5320-ГКБ-8350 на показе новой техники перед лабораторным корпусом «МосавтоЗИЛ»*





*Первый серийный грузовик КАМАЗ-5320 во время торжественных мероприятий по поводу пуска первой очереди завода*

ит около 60 таких моторов, которые, помимо КАМАЗов, проходили испытания на специальных моторных стендах и автомобилях «Урал». В процессе испытаний выявился целый ряд конструктивных и технологических недостатков этих моторов, в основном связанных с их надежностью и ресурсом. Поэтому было решено перепроектировать мотор с сохранением его мощностных характеристик, но с увеличением рабочего объема — тем самым снижалась нагрузка на детали поршневой группы. После переконструирования мотор получил наименование ЯМЗ-740. Его первые опытные образцы были изготовлены в 1971 году и сразу установлены на имеющиеся опытные образцы автомобилей КАМАЗ.

В результате в 1971 году первый опытный образец КАМАЗ-5320 получил новый силовой агрегат ЯМЗ-740. Одновременно была переделана его кабина, которая получила спальное место; ведь новые машины были рассчитаны на длительные междугородные рейсы. С перечисленными доработками первый опытный образец КАМАЗ-5320 принимал участие в программе испытаний до 1973 года.

Опытных образцов базовой модели КАМАЗ-5320 построено меньше, чем машин других моделей. Может быть потому, что базовый автомобиль был самым простым в семействе, а всего его агрегаты и узлы в том или ином виде использовались и на других образцах. То есть результаты испытаний разных модификаций прототипов КАМАЗ (седельные тягачи, самосвалы, длиннобазные грузовики) всегда можно было спроецировать и на базовую модель. Как бы то ни было, на ЗИЛе ежегодно строили не более одного опытного экземпляра КАМАЗ-5320 (другие модели, как правило, строились ежегодно парами).

Второй грузовик КАМАЗ-235320 построили в 1970 году еще с мотором ЯМЗ-641, а вот третий опытный образец КАМАЗ-335320, построенный в декабре 1971 года (шасси №16), изначально оборудовался новым двигателем ЯМЗ-740.

Следующий опытный образец КАМАЗ-5320 собрали в сентябре 1972 года (шасси №26). Он предназначался для проведения межведомственных и государственных испытаний. Последний опытный КАМАЗ-5320, эталонный по весу, собрали в конце 1973 года. Эта машина с прицепом ГКБ-8350 демонстрировалась на юбилей-



*Отгрузка готовой серийной продукции на Камском автомобильном заводе*

ной выставке «50 лет советской автомобильной промышленности», проходившей на ВДНХ СССР осенью 1974 года.

Хотя в Москве было разработано, изготовлено и испытано большое количество различных модификаций грузовиков будущего Камского автозавода (все они были приняты межведомственной комиссией и рекомендованы к серийному производству), в реальности в Набережных Челнах до конвейера добрались лишь три модели с двигателем КАМАЗ-740.10 мощностью 210 л.с. и колесной формулой 6х4: КАМАЗ-5320 (выпуск начат в 1976 году), КАМАЗ-5410 (в 1976 году) и самосвальное шасси КАМАЗ-55102 (в 1980 году).

## Начало производства

Первый дизельный двигатель на самом КАМАЗе был собран в мае 1974 года в экспериментальном цехе, а конвейерное производство силовых агрегатов, пока еще по временной схеме производства, было налажено в декабре 1975 года.

Давно ожидаемое событие — пуск авто-сборочного конвейера (правда, в пусконаладочном режиме) состоялся 16 февраля 1976 года, когда с него сошли первые пять грузовиков КАМАЗ-5320. Акт об официальном вводе в эксплуатацию первой очереди Производственного объединения «КАМАЗ»

*Продолжение на стр. 10*







KAMAZ-5320





государственная комиссия во главе с министром автомобильной промышленности СССР В. Н. Поляковым подписала в декабре 1976 года.

Первый год с конвейера сходили две модели: бортовой грузовик КАМАЗ-5320 и седельный тягач КАМАЗ-5410, созданный на его базе. Всего за первый год производства на новом автозаводе удалось собрать 5063 грузовика, из них 4400 модели «5320». В 1977 году в строй вступил Нефтекамский завод автосамосвалов (сегодня НЕФАЗ), входящий в структуру Производственного объединения «КАМАЗ», и к двум первым машинам добавилось самосвальное шасси КАМАЗ-5511 с повышенной до 10 т грузоподъемностью.

Благодаря удачной конструкции, невиданному ранее комфорту в кабине, легкости управления и многим другим достоинствам, автомобили КАМАЗ вскоре стали любимцами советских водителей, что заметно снизило популярность других марок грузовиков. По удобству и легкости управления, комфорту и скорости их тогда сравнивали с «Жигулями»!

Автомобили КАМАЗ с самого начала рассматривали как ориентированный на экспорт продукт. Первые экспортные КАМАЗы были направлены в Польшу в 1977 году. В том же году на выставке в Лейпциге (ГДР)

грузовик КАМАЗ-5320 получил свою первую золотую медаль. Год спустя успех был закреплен на Международной выставке в городе Брно (Чехословакия). Кстати, первое время все выпускаемые автомобили КАМАЗ имели четкую диффе-

ренциацию по цвету кабины: бортовые грузовики КАМАЗ-5320 выпускались с голубыми кабинами (реже с красными), седельные тягачи КАМАЗ-5410 — только с красными, а самосвалы КАМАЗ-5511 — с оранжевыми. Исключения составляли лишь машины,



Снимок автопоезда КАМАЗ-5320-ГКБ-8350 для «Автоэкспорта»



Шасси КАМАЗ-53212 с удлиненной колесной базой и увеличенной до 10 т грузоподъемностью предназначены для Советской армии, которые окрашивались в стандартный цвет хаки. Со временем это цветовое различие было нарушено, в цветовой гамме появился светло-серый цвет, в который могли окрашиваться кабины всех модификаций. Автомобили КАМАЗ первых выпусков имели еще несколько характерных внешних отличий от последующих серий. В частности, на передних углах кабины еще отсутствовали дефлекторы, призванные уменьшить загрязнение боковин кабины, в переднем бампере отсутствовало место для крепления противотуманных фар (они крепились ниже, у подножек кабины), а таблички с индексом модели на дверях кабины были не наборными (из отдельных цифр в общей рамке), а цельнолитыми (из пластика). Причем на табличке к основному индексу добавлялись еще две цифры, обозначающие модельный год — например, «5320-76» или «5320-77» (система, придуманная на ЗИЛе для обозначения модернизированных машин).

Производство грузовых автомобилей КАМАЗ-5320 в 1976–1986 годах

Год	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986
КАМАЗ-5320	4400	10999	20 532	26 144	22 923	24 052	27 622	26 033	26 203	22 335	21 247
КАМАЗ-5320 шасси	—	582	Нет данных	Нет данных	560	455	788	Нет данных	Нет данных	3461	3932
КАМАЗ-53208	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	7



Испытания автомобиля КАМАЗ-5320 с одноступенчатыми широкопрофильными колесами на задних осях







Помимо бортового грузовика КАМАЗ-5320, для производства были запланированы следующие его модификации: КАМАЗ-53201 — шасси под установку различных надстроек, длиннобазный грузовик КАМАЗ-53202 и унифицированное с ним шасси — КАМАЗ-53203. Но с 1976 года серийно выпускались только две модификации: КАМАЗ-5320 и КАМАЗ-53201. Позже в семействе появились новые варианты исполнения.



### КАМАЗ-53208

Советский Союз обладал огромными запасами природного газа, поэтому в стране всерьез задумались об использовании газа в качестве моторного топлива, в том числе и на дизельных моторах.

В период 1984–1987 годов в НАМИ был проведен комплекс научно-исследовательских и опытно-конструкторских работ по переоборудованию грузовиков КАМАЗ для работы по газодизельному циклу с исполь-

зованием в качестве топлива природного сжатого газа. Газодизельный процесс по системе «ГД-НАМИ» обеспечивал экономию дизельного топлива в эксплуатации до 70–80% за счет замещения этой части газом. За год эксплуатации экономия жидкого топлива на автомобиле КАМАЗ могла достигать 10 т. Кроме того, в 2–3 раза снижалась дымность выхлопных газов и на 1–3 Дб шум от работы двигателя. На основе этих работ впервые в мире

на Камском автомобильном заводе в Набережных Челнах в декабре 1985 года было освоено промышленное производство газодизельных двигателей КАМАЗ-7409.10, газодизельных грузовиков КАМАЗ-53208 (со стандартной колесной базой) и КАМАЗ-53218 (с удлиненной колесной базой). Оригинальную газодизельную топливную аппаратуру для этих машин выпускал Алтайский завод автотракторного электрооборудования (город Рубцовск).

### КАМАЗ-53205

Модернизированный трехосный грузовик КАМАЗ-53205, оснащенный турбированным дизельным двигателем КАМАЗ-7405.10 (240 л.с.) или обычным двигателем повышенной мощности КАМАЗ-740.10-20 (220 л.с.), разрабатывали с середины 80-х годов. По сравнению с серийным КАМАЗ-5320, модернизированный грузовик обладал улучшенными потребительскими качествами,

в том числе увеличенным на треть моторесурсом и сниженным на 15% расходом топлива. Внешне КАМАЗ-53205 отличался от машин первого поколения кабинами с увеличенной высотой крыши, измененной светотехникой, дисковыми колесами, задним противооподкатным брусом и расширенной платформой под европалеты.

Считается, что производство модернизированных машин КАМАЗ-53205 было начато

в 1991 году, но фактически тогда была произведена лишь небольшая промышленная партия. По-настоящему в серийное производство КАМАЗ-53205 пошел только в 1997 году, да и то в основном в качестве шасси под установку различных кузовов-надстроек. Производство этих грузовиков велось на заводе до 2007 года, а затем их выпуск сохранялся только по специальным заказам для экспорта в страны третьего мира.



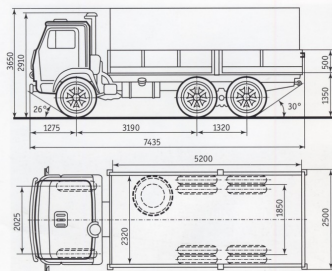


Схема автомобиля КАМАЗ-5320

#### Технические характеристики КАМАЗ-5320

Число мест	3
Грузоподъемность, кг	8000 кг
Максимальная скорость	100 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	24 л
Электрооборудование	24 В
Аккумуляторная батарея	6СТ-190
Генератор	Г-272
Регулятор напряжения	РР-356
Стартер	СТ-142Б
Размер шин	260-508Р

#### Масса, кг

снаряженная (для машины с лебедкой)	7080
полная, в том числе:	15 305
на переднюю ось	4375
на заднюю тележку	10 930

#### Наименьший радиус поворота, м

по колею внешнего переднего колеса	8,5
Дорожный просвет, мм	280

#### Рулевой механизм

винт с гайкой и рейка, зацепляющаяся с зубчатым сектором вала сошки, с гидроусилителем, передаточное число — 20

#### Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические

#### Подвеска задняя

зависимая, балансирующая, на двух продольных полуэллиптических рессорах с реактивными штангами

#### Тормоза

ножной — колодочный, гидропневматический, раздельный по гидравлической части

ручной — с пружинными энергоаккумуляторами, с пневматическим приводом

вспомогательный — моторный

#### Сцепление

двухдисковое, сухое

#### Коробка передач

КАМАЗ-141, механическая, пятиступенчатая, с передним ускоряющим делителем, с передаточными числами: I — 1,0; II — 0,815

#### Передаточные числа

I — 7,82 и 6,38; II — 4,03 и 3,29; III — 2,5 и 2,04; IV — 1,53 и 1,25; V — 1,0 и 0,815; задний ход — 8,83 и 6,01

#### Главная передача

двойная, пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических шестерен, передаточное число — 7,22 или 6,53

#### Двигатель

КАМАЗ-740, V-образный, дизельный, четырехтактный, восьмицилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	120
Ход поршня, мм	120
Рабочий объем, л	10,85
Степень сжатия	17
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

#### Максимальная мощность

210 л.с. при 2600 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

65 кгс.м при 1400–1700 об/мин





## Камский автомобильный завод

Строительство Камского автозавода по производству большегрузных автомобилей было объявлено ударной комсомольской стройкой, и в Набережные Челны съехались молодые строители со всего Советского Союза.

Постановление правительства СССР о строительстве огромного комплекса автомобильных заводов в Набережных Челнах вышло в августе 1969 года. Техника на строительную площадку прибыла в декабре того же года, но реально строительные работы нулевого цикла развернулись лишь в начале 1970 года. В первый год стройки полностью уложили фундамент первенца КАМАЗа — Ремонтно-инструментального завода, а также корпуса серого и ковкого чугуна Литейного завода. К 1973 году возвели корпуса практически всех объектов первой очереди комплекса, поставили под нагрузку первый энергоблок ТЭЦ. Первый грузовик вышел за ворота завода 16 февраля 1976 года. К этому времени КАМАЗ уже представлял собой производственную площадку общей площадью 100 квадратных километров! Под крышами корпусов разместилось более двух миллионов квадратных метров производственных площадей и 300 километров различных конвейеров.

Предприятие действительно стало одним из самых мощных в СССР. Вокруг головного завода в Набережных Челнах практически сразу образовалось производственное объединение (ПО «КАМАЗ»), в которое, помимо инструментальных, станкостроительных, агрегатных и ремонтных предприятий вошел Нефтекамский завод автосамосвалов и Ставропольский завод автоприцепов. В августе 1978 года на предприятии выпустили 50-тысячный автомобиль, а в июне 1979 года с главного конвейера сошел уже 100-тысячный грузовик. В том же году к трем основным выпускаемым моделям добавились длиннобазный грузовик КАМАЗ-53212 грузоподъемностью 10 т.

А осенью 1980 года на главном конвейере начали сборку первой промышленной партии унифицированных с ним седельных тягачей КАМАЗ-54112.

В феврале 1981 года в эксплуатацию были сданы мощности второй очереди КАМАЗа, что позволило заводу значительно увеличить объемы производства, после чего грузовики КАМАЗ перестали быть экзотикой на дорогах страны и по праву стали считаться основным грузовиком в крупных автохозяйствах. Но на проектную мощность завод так никогда и не вышел.

В первой половине 80-х годов предприятие постепенно стало расширять модельный ряд, в том числе и за счет полноприводных автомобилей повышенной проходимости КАМАЗ-4310 и его модификаций, в первую очередь рассчитанных на военных.

Главным событием 1983 года стало создание производственной фирмы «КАМАЗавтотцентр», основной задачей которой стало обеспечение всех грузовиков КАМАЗ гарантийным обслуживанием и поставкой запасных частей к ним. Уже к концу десятилетия в состав «КАМАЗавтотцентра» входило 210 автоцентров по всей стране. В декабре 1984 года работа коллектива была отмечена высокой правительственной наградой — орденом Ленина.

Понимая неизбежное моральное старение грузовиков первого поколения, на автозаводе к 1984 году создали модернизированные автомобили семейства КАМАЗ-53205. Примерно в это же время получила развитие идея создания семейства двухосных грузовых автомобилей КАМАЗ-5325 и КАМАЗ-5425 с повышенными осями



Сборочный конвейер Камского автомобильного завода



Площадка готовой продукции КАМАЗа

нагрузками, предназначенными на экспорт. А в перестроечные времена велись работы на перспективу, в том числе строили прототипы с более современными кабинами как собственного изготовления, так и купленными. Вокруг завода возникли небольшие компании, мелкосерийно строившие грузовые автомобили, например «Альткам» — совместное предприятие с австрийской компанией *Altra GmbH*. В 1987 году товарным знаком ПО «КАМАЗ» стало изображение диких степной лошади — аргамака.

18 октября 1988 года с главного конвейера автозавода сошел грузовик КАМАЗ с порядковым номером «1 000 000». По подсчетам специалистов, с начала выпуска автомобилей КАМАЗ страна получила от их эксплуатации около 8 млрд руб. чистой прибыли. Таким образом, уже за первые десять лет работы завод полностью оправдал все капиталовложения, связанные с его строительством.

25 июня 1990 года на базе имущества Производственного объединения «КАМАЗ» создается одно из первых в стране акционерных обществ — АО «КАМАЗ».

В начале 90-х годов КАМАЗ пережил тяжелые времена. В этот период особенно остро ощущался дефицит современных силовых агрегатов для автомобилей, поставляемых на экспорт. Поэтому в 1992 году было подписано соглашение с *Cummins Engine Company* об установке моторов *Cummins* на автомобили КАМАЗ.

Ситуацию усугубил пожар на заводе двигателей в апреле 1993 года, который лишил предприятие не только собственных моторов, но и средств, получаемых от их продажи другим производителям. В связи с этим на некоторые модификации автомобилей

КАМАЗ стали устанавливать ярославские двигатели ЯМЗ-238М2 (240 л.с.). Ущерб от пожара оценивался в 150 млн долл. США. Благодаря поддержке правительства России и Татарстана, автозаводцы менее чем за год смогли восстановить производство, и уже с декабря 1993 года камские грузовики вновь стали оснащаться «родными» двигателями. Удивительно, но вместе с восстановлением моторного производства автозаводцы нашли в себе силы достроить в начале 1994 года новый корпус по производству микротракторных автомобилей «Ока», рассчитанный на выпуск 75 тыс. автомобилей в год.

В 1996 году, пытаясь модернизировать существующую кабину, специалисты КАМАЗа обратились в компанию *DAF*. По макету, переданному с *DAF*, в Набережных Челнах изготовили несколько опытных образцов автомобилей с модернизированной кабиной. Некоторые элементы этого проекта позже были реализованы на серийной продукции КАМАЗ.

В том же году заводская команда «КАМАЗ-Мастер» впервые выиграла ралли Париж—Дакар, что принесло заводу мировую известность и способствовало увеличению экспорта. В 2003 году началось выпуск малотоннажных грузовиков КАМАЗ-4308 грузоподъемностью 5 т с двигателями *Cummins*, также были изготовлены полноприводные седельные тягачи КАМАЗ-65226 для работы в составе автопоездов полной массой 97 т. Стремясь обеспечить свою продукцию современными агрегатами, в 2005 году создали совместное предприятие с *ZF Friedrichshafen AG* — *ZF-Кама*, где организовали выпуск коробок передач. А в 2006 году в Набережных Челнах выпущен первый

дизельный двигатель на совместном предприятии *Cummins-КАМА*.

Для расширения рынков сбыта создается АО «КАМАЗ-Инжиниринг» — совместное казахстанско-российское предприятие по сборке автомобильной техники КАМАЗ для внутреннего рынка Казахстана. Параллельно сборочное производство «КАМАЗ» было организовано во Вьетнаме, Азербайджане, Украине, Иране, Польше, Пакистане, Индии, Эфиопии и даже в Северной Корее. Новой страницей в истории ОАО «КАМАЗ» стало создание в 2008 году сборочного производства грузовиков *Mercedes-Benz* с компанией *Daimler AG* на мощностях Ремонтно-инструментального завода. В этом же году немецкий концерн *AG* приобрел 10% уставного капитала ОАО «КАМАЗ». Два года спустя *Daimler* увеличили свою долю в российском производителе грузовиков до 11%. Одновременно с *Daimler AG* 4% ценных бумаг КАМАЗа приобрел Европейский банк реконструкции и развития.

В 2010 году ОАО «КАМАЗ» и *Mitsubishi Fuso & Bus Corporation* запустили производство японских малотоннажных грузовиков на совместном предприятии «ФУЗО КАМАЗ Трак Рус», а с компанией *CNN (Case New Holland, принадлежащей FIAT Group)* приступили к выпуску сельскохозяйственной и дорожно-строительной техники.

15 февраля 2012 года с конвейера КАМАЗа сошел двухмиллионный грузовик. Юбилейной машиной стала модель из тяжелого семейства грузовых машин повышенной грузоподъемности — КАМАЗ-6522.

Сегодня ОАО «КАМАЗ» представляет собой автомобилестроительное производство полного цикла, объединяющее металлургическое, кузнечное, прессово-рамное, механосборочное, специальное машиностроения и инструментальное производства со всеми необходимыми объектами энергетического и вспомогательного назначения. В состав группы технологической цепочки входит 12 крупных заводов автомобильного производства. В Набережных Челнах расположены Металлургический комплекс (литейный и кузнечный заводы), Завод двигателей (ЗД), Прессово-рамный завод (ПРЗ), Автомобильный завод (АвЗ), Ремонтно-инструментальный завод (РИЗ) и Индустриальный парк «Мастер». Крупнейшими из дочерних предприятий за пределами города Набережные Челны считаются ОАО «Нефтекамский автозавод» и ОАО «Туймазинский завод автобетоносмесителей» (Республика Башкортостан), ОАО «Автоприцеп-КАМАЗ» (город Ставрополь).



# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



Спрашивайте в киосках или закажите на [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru)

В каждом выпуске журнал об истории отечественной бронетехники и модель танка с металлическим корпусом и пластиковыми деталями



## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ  
ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

### АЦПТ-2,2 (355М)



Представленные изображения могут отличаться от реального  
внешнего вида модели, транспорта и упаковки

16+

DeAGOSTINI

