

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.  
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



# ГРУЗОВИКИ

№ 31

## МАЗ-5551



РЕКОРДСМЕН СРЕДИ САМОСВАЛОВ ☆ ПО-СОВЕТСКИ ОСНОВАТЕЛЬНО ☆ СЕКРЕТ ПОПУЛЯРНОСТИ

DeAGOSTINI





**«Автолегенды СССР»**  
Выходит раз в две недели  
Специальный выпуск №31, 2018

#### РОССИЯ

Учредитель, редакция: ООО «Идея Центр»

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Е. Жаркова

Главный редактор: Д. О. Клинг

Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель: ООО «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:

Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Якутов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Прудникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

#### 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, а/я 51,

«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

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

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн 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, а/я 224,

ООО «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

#### КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «Казакско-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: 10 000 экз.

#### Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 6 (низ): ООО «Тайга Групп»;  
стр. 12, 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–5, 6 (верх), 7, 11,  
13–15: частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2018 Редакция и учредитель

ООО «Идея Центр»

© 2008–2018 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Дмитрий Гладкий

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 декабря 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: Наиль Хуснутдинов,  
и Алексей Радованов

Дата выхода в России 09.08.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**



# УЖЕ В КИОСКАХ И НА [WWW.DEAGOSTINI.RU](http://WWW.DEAGOSTINI.RU)!

## ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «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

16+

forum.ru





Эти довольно медлительные машины с характерной деревометаллической кабиной прекрасно знакомы сразу нескольким поколениям советских автолюбителей, ведь они продержались на конвейере очень долго — почти 30 лет!

### Машина нового поколения

МАЗ-5551 был прямым наследником строительного самосвала МАЗ-5549 (последней генерации легендарного бескапотника МАЗ-503). Даже самосвальная платформа на МАЗ-5551 использовалась точно та же, что и на МАЗ-5549 — объемом 5,7 м³. И все-таки это была машина уже нового поколения.

Первые прототипы МАЗ-5551 построили еще в 1973 году. Тогда же начались и испытания новых узлов и агрегатов — предполагалось применять их на всем семействе. Первые кабины, дизайн которых ушел от округлых контуров предыдущей 500-й серии в сторону подчеркнута «рационального кубизма», изготавливались вручную. В процессе постройки опытных образцов разных

серий их дизайн несколько раз менялся, пока к концу 70-х годов не обрел контуры, ставшие классическими для всех грузовиков МАЗ четвертого поколения.

Основные черты МАЗ-5551, поставленного на конвейер в 1984 году, это шестицилиндровый V-образный двигатель ЯМЗ-236М2-1 Ярославского моторного завода рабочим объемом 11,15 л и мощностью 180 л.с. Ярославская пятиступенчатая коробка передач ЯМЗ-236П, устанавливаемая в комплекте с дизельным двигателем, тоже надежна и проверена временем.

В советском автопроме путь новой модели на конвейер был достаточно долгим. Если первые опытные образцы были построены в 1973 году, то в серию новый самосвал пошел только через 11 лет — в 1984 году,

сменив к тому времени как минимум три варианта внешности.

В 1984 году собрали всего 32 экземпляра МАЗ-5551. В следующем, 1985 году, уже 1701 машину. Устойчивый выпуск самосвала МАЗ-5551 начался с 1988 года, когда он практически полностью вытеснил с конвейера своего предшественника.

В 1984–1990 годах МАЗ-5551 и МАЗ-5549 собирали на заводе параллельно.

В последние годы существования СССР выпуск МАЗ-5551 приблизился к отметке в 4000 экземпляров и даже несколько превзошел ее. В 90-х годах объемы производства ожидаемо снизились, однако МАЗ-5551 еще долго оставался популярным, составляя ощутимую часть в производственной программе Минского



Самосвал МАЗ-5551 ранних лет выпуска





*Первый опытный образец МАЗ-5551 (1973 год)*

автомобильного завода. Кроме самосвалов, с таким же индексом выпускалось шасси МАЗ-5551-063 для монтажа различного специализированного оборудования, например бетоносмесителей.

Интересно, что модификации МАЗ-5551 выпускаются и сегодня. Получается, что после неоднократных модернизаций эта модель находится в производстве уже почти три с половиной десятилетия — рекорд среди самосвалов МАЗ! Причем сегодня это самая старая модель МАЗа, собираемая на главном конвейере.

По экспертным оценкам, МАЗ-5551 по количеству изготовленных экземпляров пока не превзошел легендарный МАЗ-205, хотя



*Опытный образец МАЗ-5551 образца 1975 года*

пример, существовали опытные варианты МАЗ-55511 с платформами, изготовленными из алюминия или специального пластика. В серию, конечно, они не пошли.

В 1998 году МАЗ-5551 подвергся рестайлингу. Обновленная версия получила измененный дизайн кабины — как снаружи, так и внутри. Кабина по оформлению теперь стала соответствовать модернизированным седельным тягачам МАЗ-54323 или МАЗ-64229, у которых передняя облицовка открывалась полностью для удобства доступа к точкам обслуживания машины. Кабина внутри стала заметно просторнее, получила более совершенный механизм откидывания для обслуживания и ремонта двигателя.

В обновленных версиях МАЗ-5551 трансмиссия имеет ряд существенных конструк-

и приблизился к показателям первенца. Популярность этой машины заключается в ее высокой грузоподъемности (8–10 т — хороший показатель для двухосного автомобиля) и короткобазном шасси, обеспечивающим отличную маневренность, особенно в городских условиях. Недаром основными потребителями МАЗ-5551 сегодня являются коммунальные и аварийные городские службы. Этот простой и неприхотливый грузовик идеально справляется с такими задачами, как доставка щебня, песка, любых других сыпучих материалов, вывоз строительного мусора и т. д. В процессе серийного производства на МАЗе экспериментировали с разными вариантами самосвальных платформ. На-

*Опытный образец МАЗ-55511 с алюминиевой платформой кузова*







Самосвал МАЗ-5551 на испытаниях

тивных изменений. За счет доработки механизма переключения передач удалось значительно укоротить рычаг, что облегчило работу водителя. Проведенная модернизация в сочетании с усилением конструкции автомобиля позволила увеличить грузоподъемность до 10 т.

В 90-е и 2000-е годы на смену атмосферному дизелю пришли более современные турбированные дизели ЯМЗ-236НЕ2 и ЯМЗ-6563.10ЕЗ, оба мощностью 230 л.с., а также импортные — *Deutz* и *Cummins*. Зарубежные дизели устанавливались в ограниченных количествах — в основном на машины, экспортируемые в Восточную Европу. В самой Республике Беларусь и Российской Федерации импортные моторы на МАЗ-5551 не прижились из-за их высокой стоимости.

Уже в XXI веке семейство МАЗ-5551 обросло многочисленными вариантами самосвальных платформ — прежде всего, варьировался их объем. Так, комплектация «020» (МАЗ-5551-020) получила кузов с увеличенной высотой бортов, за счет чего изменился его объем — 8,3 м³.

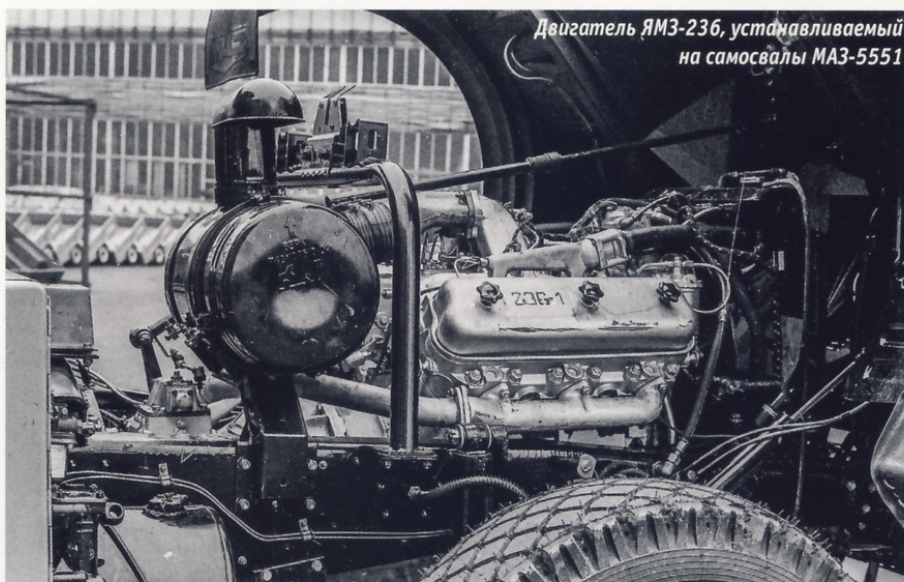
Первоначально самосвалы МАЗ-5551 оснащались откидным кузовом с разгрузкой только назад, позже появились модификации с кузовами с трехсторонней разгрузкой, в том числе сельскохозяйственного назначения.

Сами самосвальные платформы для МАЗ-5551 выпускались долгое время в отдельном цехе в Минске, но сейчас все производство самосвальных платформ для грузовиков МАЗ переведено в Могилев на филиал МАЗа — завод «Могилевтрансмаш».

## Особенности конструкции

МАЗ-5551 оборудуется цельнометаллическим самосвальным кузовом с задним откидным бортом. Устройство подъема кузова расположено под платформой. Механизм опрокидывания, как и у большинства современных самосвалов, — гидравлический с пневматическим дистанционным управлением. Он состоит из коробки отбора мощности, масляного насоса, телескопического гидроцилиндра, клапана управления, пневмораспределительного крана управления и масляного бака. Управление механизмом подъема платформы

МАЗ-5551 с поднятой самосвальной платформой. Хорошо видно расположение гидроцилиндра подъема платформы



Двигатель ЯМЗ-236, устанавливаемый на самосвалы МАЗ-5551







Модификация МАЗ-55514 конца 90-х годов.  
Кабина со спальным местом и платформой  
увеличенного объема

производится из кабины водителя с помощью воздухораспределительного крана. Коробка отбора мощности — одноступенчатая, крепится к картеру коробки перемены передач с правой стороны. Включение и выключение коробки отбора мощности осуществляется с помощью пневматической рабочей камеры.

На автомобиле МАЗ-5551 установлен шестеренчатый насос высокого давления. Подача насоса — 40 л в минуту при 1300–1400 об/мин коленчатого вала двигателя.

Телескопический гидроцилиндр с переменным рабочим объемом состоит из трех последовательно выдвигающихся звеньев — такая конструкция позволяет развивать достаточные рабочие усилия при небольшой массе и размерах в сложном состоянии. Уплотнение выдвигаемых звеньев осуществляется с помощью резиновых колец круглого сечения, размещенных между верхними направляющими и опорными втулками. Резиновые кольца снабжены защитными шайбами. В верхних направляющих установлены резиновые грязесъемники.



Наружные поверхности выдвигаемых звеньев цилиндра подвергнуты поверхностной закалке, покрыты твердым хромом и отполированы. Этим достигается высокая износостойкость выдвигаемых звеньев и уплотнений.

Механизм обеспечивает подъем платформы до угла 47–50°, ее опускание, остановку в промежуточном положении, автоматическое ограничение угла подъема, встряхивание грузовой платформы в конце подъема для лучшего ссыпания груза и автоматическое несрабатывание механизма при

перегрузке автомобиля (он не допускает полного подъема платформы при перегрузке более 1,5 т).

Время подъема грузовой кузов при 1900 об/мин коленчатого вала двигателя составляет 15 сек, время опускания порожнего кузова — 10 сек.

Совсем не лишним техническим решением, реализованным в этой модели, является обогрев днища кузова за счет отработанных газов. Это позволяет без затруднений пользоваться самосвальным механизмом даже в суровых условиях сильных морозов.







**Условия использования самосвалов могут значительно отличаться, поэтому для каждой выполняемой работы желательно иметь свою, наиболее приспособленную модификацию, а не обходиться одной универсальной моделью. На базе МАЗ-5551 было создано несколько специализированных модификаций, расширяющих сферу применения самосвала.**

## МАЗ-55512

Еще в 1985 году в НАМИ, совместно с Ярославским заводом топливной аппаратуры, были построены два опытных образца газовых двигателей. Они были модификацией дизельного четырехтактного ярославского мотора ЯМЗ-236М и получили индекс ЯМЗ-Э236М. В процессе работы один из них москвичи установили на макетный самосвал МАЗ-5551. Сборка грузовика проводилась с января по февраль 1986 года, а уже с марта по июль на дорогах Подмоскovie и на автополигоне НАМИ проходили его испытания. При этом сравнивались все параметры в дизельном и газодизельном режимах. Машина загружалась щебенкой и имела полную массу более 16 т. Она заправлялась газом на дополнительных станциях Москвы и самого автополигона.

В ходе работ был выявлен целый ряд недостатков, касающихся в основном конструкции двигателя. В итоговом отчете, составленном по результатам опытной эксплуатации, содержались рекомендации по устранению выявленных дефектов. Следующим этапом стала отправка самого автосамосвала и всей документации на Минский автозавод. Опираясь на опыт и исследования российских коллег, по разработанной в УГК ПО «БелавтоМАЗ» в ноябре 1986 года конструкторской документации в экспериментальном цехе №1 изготовили два образца модели, получившие индекс МАЗ-55512.

Автомобили имели полную массу почти 16,5 т и были созданы на базе серийного автосамосвала МАЗ-5551. Они предназначались для перевозки 8,5 т различных строительных сыпучих грузов по дорогам общей сети СССР при температурах окружающего воздуха от -45 до +45 °С в местах, имеющих станции заправки сжатым природным газом. Их платформы имели частично измененные основания, что было связано с размещением газовых баллонов. В отличие от базовой машины, запасное колесо у них не устанавливалось, а прикладывалось без держателя.

Двигатель, установленный на автомобилях, мог работать в двух режимах — как на дизельном топливе, так и на сжатом



природном газе с добавкой запальной дозы дизтоплива. Он имел дизельную систему питания с топливным насосом высокого давления и устройством, обеспечивающим

переключение подачи топлива на газодизельный режим (для работы на смеси дизельного топлива и газа).

*Продолжение на стр. 10*

*Расположение газовых баллонов под платформой самосвала МАЗ-55512*







MAZ-5551





MAZ-55513

Созданные на автозаводе автомобили сразу отправили на предварительные испытания. Они начались в ноябре 1986 года и продолжались по сентябрь 1987 года. Местом проведения стали дороги Белорусской ССР. Пробег каждого автомобиля в среднем составил более 16 тыс. км.

Во время опытной эксплуатации был выявлен целый ряд недостатков. В основном все они касались работы двигателя в газодизельном режиме. В результате в начале марта 1987 года один самосвал был отправлен обратно в НАМИ. В Москве большинство выявленных дефектов устранили. В частности, доработали конструкцию топливного насоса. Изначально на автомобилях устанавливалось

четыре газовых баллона. В ходе испытаний добавился и пятый.

Приемочные испытания двух самосвалов проходили с октября 1987 по май 1988 года. Они проводились на территории России и Белоруссии. Практически по всем параметрам самосвалы получили положительные оценки. Был составлен итоговый акт, в котором рекомендовался «автомобиль-самосвал MAZ-55512 с газодизельным двигателем ЯМЗ-236Ю и топливной аппаратурой модели 62 для постановки на производство».

С декабря 1988 года один из опытных самосвалов проходил испытания в реальных условиях — работал в совхозе «Декоративные культуры». За два года эксплуатации

он проехал 60 тыс. км. Из них в газодизельном цикле — 15 тыс. км.

Испытывали две построенные опытные машины по-советски основательно — почти до 1990 года. Они были рекомендованы к серийному производству, но... Машины создали, а инфраструктуру для их массовой эксплуатации — нет. И MAZ-55512 так и не стал серийной моделью.

### MAZ-55513

В опытном порядке в семействе самосвалов MAZ-5551 была создана и полноприводная версия. Разработать ее было относительно несложно, благо серийно выпускался полноприводной лесовоз MAZ-5334, входивший в это же семейство.

Работы по новой модели начались в ноябре 1993 года. Самосвал на агрегатах лесовоза получил обозначение MAZ-55513.

От лесовоза взяли трансмиссию. На новом самосвале были установлены лесовозные рама, передний и задний мосты, раздаточная коробка и другие агрегаты. От серийно выпускаемого MAZ-5551 полной массой 17,6 т и грузоподъемностью 10 т взяли стандартную малую кабину без спального места и платформу объемом 5,5 м³. Силовой агрегат состоял из 240-сильного дизельного восьмицилиндрового V-образного двигателя ЯМЗ-238М2 стандарта Евро-0, который устанавливался на лесовоз, и пятиступенчатой коробки передач ЯМЗ-236П, взятой от самосвала. Специально для данной



MAZ-55513 — это симбиоз шасси лесовоза MAZ-5434 и самосвального оборудования MAZ-5551





модели разработали оригинальную заднюю подвеску с кронштейнами увеличенной высоты, за счет этого удалось выровнять заднюю и переднюю части.

Впервые эту машину продемонстрировали публике в 1998 году. В начале XXI века на смену двигателям Евро-0 пришел стандарт Евро-1 и полноприводной самосвал стал именоваться МАЗ-555130, получив новый 230-сильный V-образный шестилитровый мотор ЯМЗ-236НЕ.

Коммерческого успеха эта модель не имела и выпускалась в очень ограниченных количествах.

## МАЗ-555132

Среди самосвалов с индексом МАЗ-5551 выделяется 10-тонная машина с трехсторонней разгрузкой кузова. Она оснащена 190-сильным дизельным двигателем *Deutz BF4M1013FC*. Оснащение этой модификации импортным силовым агрегатом во многом продиктовано тем, что она предназначалась для экспорта в страны Восточной Европы, прежде всего Польшу и Литву (государства, граничащие с Республикой Беларусь). Аналогичный автомобиль, но с отечественным дизелем ЯМЗ-236НЕ2, имеет обозначение МАЗ-555102.



МАЗ-555132 (2004 год)

Стандартный объем кузова самосвала — 5,4 м<sup>3</sup>. При применении надставных бортов объем увеличивается до 8,2 м<sup>3</sup>. Если стандартная версия платформы больше подходит для сельского строительства, то самосвальная платформа с надставными бортами — это готовое решение для перевозки сельскохозяйственной продукции. Существует несколько версий исполнения

этого кузова с разными вариантами навески бортов.

Например, открывающаяся боковина «створчатого типа» состоит из двух частей — верхнего борта высотой 800 мм с верхней навеской и нижнего борта высотой 600 мм с нижней навеской. Такие боковины могут устанавливаться как с двух сторон, так и только с одной.



МАЗ-555132 (2005 год)



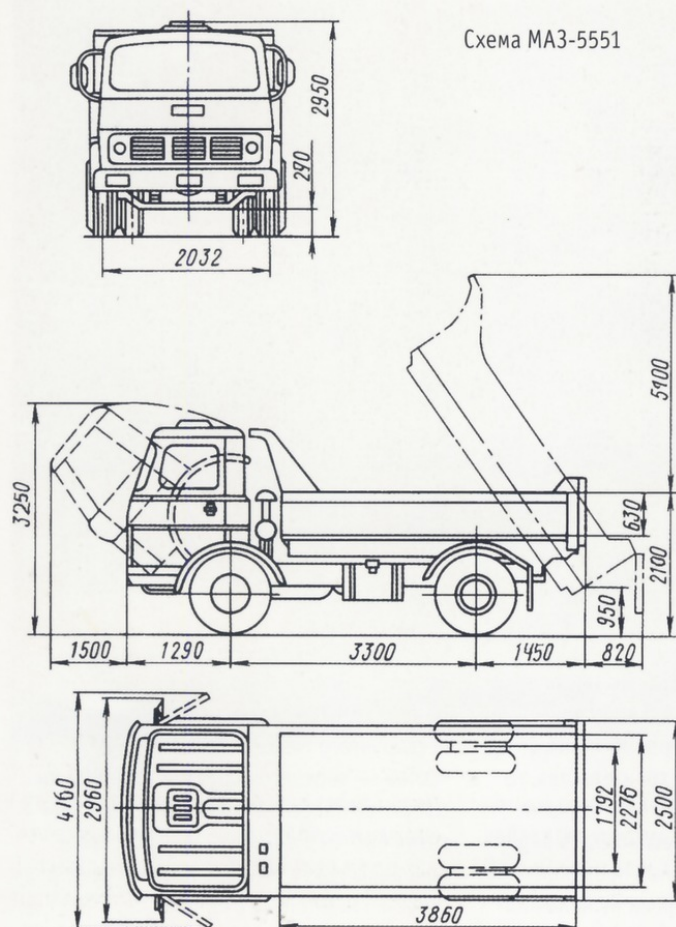


Схема МАЗ-5551

Технические характеристики МАЗ-5551	
Число мест	2
Грузоподъемность	8500 кг
Максимальная скорость	83 км/ч
Расход топлива при скорости 60 км/ч	23,2 л
Электрооборудование	24V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-190А
Генератор	Г-237В
Стартер	СТ-103-А-01
Размер шин	320R508
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная (для машины с лебедкой)	7580
полная, в том числе:	16 230
на переднюю ось	5980
на заднюю ось	10 250
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по колею внешнего переднего колеса	7,9

#### Рулевой механизм

винт и шариковая гайка-рейка, находящаяся в зацеплении с зубчатым сектором, со встроенным гидроусилителем, передаточное число — 23,55

#### Подвеска передняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия

#### Подвеска задняя

зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами

#### Тормоза

ножной — колодочный, с двухконтурным пневматическим приводом; задние тормозные камеры с пружинными энергоаккумуляторами

стояночный — на задние колеса от пружин энергоаккумуляторов

#### Сцепление

двухдисковое, с пневматическим усилителем

#### Коробка передач

ЯМЗ-236П, механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах

#### Передаточные числа

I — 5,26; II — 2,90; III — 1,52; IV — 1,00; V — 0,66; задний ход — 5,48

#### Главная передача

разнесенная двухступенчатая: центральный конический редуктор и планетарная бортовая передача в ступицах колес; передаточное число — 7,14 или 7,70

#### Двигатель

ЯМЗ-236М2, V-образный, дизельный, четырёхтактный, шестицилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	130,0
Ход поршня, мм	140,0
Рабочий объем, л	11,15
Степень сжатия	16,5
Порядок работы цилиндров	1-4-2-5-3-6

#### Максимальная мощность

180 л.с. при 2100 об/мин

#### Максимальный крутящий момент

68 кгс·м при 1250–1450 об/мин





Сегодня основная продукция завода «СпецАвтоТехника» — самосвальные полуприцепы большой грузоподъемности

## Завод «СпецАвтоТехника»

Производителем оригинальных самосвальных платформ с трехсторонней разгрузкой для МАЗ-5551 (модель САТ-111) является завод «СпецАвтоТехника» в Бобруйске (Республика Беларусь). Это предприятие сегодня известно своими самосвальными полуприцепами.

Завод ведет свою историю с января 1946 года. В помещениях воинских конюшен на базе 270-го отдельного автомобильного батальона была организована стационарная авторемонтная мастерская Белорусского военного округа (САРМ 159), предназначенная для капитального ремонта автомобилей.

В 1960 году постановлением Совета министров БССР от 29 июня №1003Р на базе авторемонтной мастерской был создан завод нестандартного оборудования для технического обслуживания автопредприятий республики, а также изготовления специализированного подвижного состава для перевозки грузов.

В 1963 году начался выпуск самосвального автопоезда АСП-9 с разгрузкой на боковые стороны, созданного на базе тягача ЗИЛ-130Д1. Общая грузоподъемность автопоезда составляет 9 т. Примерно в это же

время организован выпуск самосвала-растворовоза Т-160Б на базе ЗИЛ-164Г.

Приказом министра автомобильного транспорта БССР №67 от 23 марта 1967 года предприятие было переименовано в Бобруйский опытно-механический завод. В соответствии с постановлением №275 от 8 сентября 1972 года было создано производственно-техническое объединение «Автотранstechника», в состав которого вошли Научно-исследовательский институт автомобильного транспорта (БелНИИАТ) и Бобруйский опытно-механический завод. В 70–80-е годы здесь изготавливали самосвальные автопоезда АО-81 с боковой разгрузкой на базе МАЗ-503 и МАЗ-5549, а в конце 80-х организовали выпуск аналогичных самосвальных автопоездов на базе МАЗ-5551.

В марте 1997 года происходит смена формы собственности: завод преобразовывается

в открытое акционерное общество «СпецАвтоТехника».

Именно здесь, в Бобруйске, в 2001 году был изготовлен первый в СНГ полуприцеп-самосвал с полукруглым сечением кузова. Точнее, не с полукруглым, а с максимально приближенным к полукруглому. «Максимальная приближенность» заключается в том, что кузов выглядит как половина многогранника, а не цилиндра. Такое решение обеспечивает, в первую очередь, большую прочность конструкции. Простая аналогия: если сложить лист бумаги, как бы сворачивая его кругом по радиусу, он, естественно, будет стремиться развернуться, а если согнуть его ребрами, то свою форму он сохранит, так как именно ребра придают жесткость. Примерно так же ведет себя и лист металла, поэтому при такой форме самосвального кузова, как у САТ-118А, отпадает необходимость в поперечных усилениях.

Разработчики сумели уменьшить общий вес полуприцепа на 1,5 т, причем 1000 кг из этой массы удалось убрать именно за счет рационально подобранного сечения. Таким образом, полная масса САТ-118А не превышает 8800 кг.

Для САТ-118А было предусмотрено множество опций: полукруглые крылья, итальянская гидроаппаратура, тент для укрытия груза, обогрев кузова, гидропривод заднего борта, пневмоподвеска и ABS. В зависимости от того, что предстоит перевозить полуприцепу — сыпучий груз или каменные глыбы, толщина стенок кузова может быть разной.



Самосвальный автопоезд АСП-7 грузоподъемностью 7 т





CAT-118A способен работать в паре не только с седельными тягачами Минского автозавода, но и с любыми тягачами европейского производства.

В 2002 году к уже известной трехосной модели CAT-118A добавился двухосный вариант, получивший обозначение CAT-112. Заметный отличительный элемент нового двухосника — более высокие борта. Из-за этой надстройки CAT-112 выглядит массивнее и короче, чем CAT-118A, хотя длина у обоих полуприцепов абсолютно одинаковая — 8700 мм.

Новое изделие позиционируется еще и как зерновоз, поэтому модель сразу получила кузов увеличенного объема. Кроме того, для разгрузки сельскохозяйственных культур будет весьма полезна еще одна опция — так называемый зернолюк-заслонка в заднем борту. В CAT-112 он предусмотрен. Люк предназначен для ограниченной и прицельной выгрузки зерна, к примеру на ленточный транспортер.

В 2005 году заводчане представили «полукруглый» прицеп, оборудованный автономной системой подогрева кузова. Такого в СНГ на тот момент еще не делал никто. В том же году появился интересный трехкузовной самосвальный полуприцеп CAT-119 — в высшей степени необычная разработка. Если кратко, это самосвальный полуприцеп с тремя независимыми кузовами, разгружающимися на боковые стороны. Грузоподъемность — 40 т. Высота бортов меняется в зависимости от заказа, есть три объема — 27, 39 или 57 м<sup>3</sup>. Благодаря



Самосвальный автопоезд АСП-8 грузоподъемностью 8 т

такой конструкции исключена вероятность опрокидывания полуприцепа при разгрузке. Опасность опрокидывания возрастает многократно при отсутствии у эксплуатационников опыта работы с полуприцепами с разгрузкой назад. Но даже при наличии опыта неровность или неустойчивость поверхности некоторых площадок в месте подъема кузова, неправильное размещение или зависание замерзшего груза в кузове, сильный или порывистый ветер, авария гидросистемы или гидроцилиндра, ограничения по высоте подъема кузова не позволяют повсеместно использовать типовые полуприцепы с задней разгрузкой. CAT-119 даже более устойчив при разгрузке, чем обычный 10- или 20-тонный прицеп. Разгружаться может один кузов из трех, в то время как два других (особенно еще не выгруженных) удерживают прицеп от опро-

кидывания. Кроме того, можно перевозить несколько видов грузов (по одному на кузов), возможна выгрузка каждого кузова в разных местах. Общая вместимость трех кузовов (57 м<sup>3</sup>) — это рекорд самосвального кубажа в СНГ на сегодняшний день. Первая партия таких трехкузовных самосвальных полуприцепов отправилась на Сахалин.

В 2007 году был представлен еще один в высшей степени необычный самосвальный полуприцеп с движущимся полом — CAT-150. Встретив полуприцеп CAT-150, можно принять его за что угодно, только не за самосвал. Он похож на стандартную «фуру», на «изотерму», но никак не на самосвальный полуприцеп, хотя является именно таковым. Секрет — в движущихся полах. Белорусская разработка имеет цельноалюминиевый кузов с «жесткими» бортами,



Самосвальный полуприцеп CAT-118A (2001 год)





Самосвальный автопоезд А0-81 с боковой разгрузкой кузовов

что гораздо лучше для перевозки сыпучих грузов — щепы, торфа, опилок, комбикорма, твердых бытовых отходов (ТБО), соломы, прессованных тюков, макулатуры, груза в рулонах, сельскохозяйственной продукции. Кроме того, САТ-150 можно загружать сыпучими грузами «через верх», как традиционный самосвальный полуприцеп. К общим преимуществам любых самосвальных полуприцепов с движущимися полами, независимо от варианта исполнения стенок, необходимо отнести в первую очередь отсутствие риска опрокидывания полуприцепа при поднятии кузова. Погрузка-разгрузка у таких полуприцепов происходит по горизонтали. Им не страшны относительные неровности, а также неустойчивые грунты площадки разгрузки. Разгрузка может осуществляться в помещениях с высотой потолка не намного

больше высоты собственно полуприцепа (низкие склады, заводские цеха, доки). Холостой пробег у таких полуприцепов вообще может отсутствовать — они почти универсальны для всех грузов. «Туда» можно отвести, допустим, насыпную щепу, «обратно» — груз на паллетах. Груз может быть комбинированным. В одну сторону, например, часть кузова загружается щепой, часть — паллетами. Внутренний объем кузова САТ-150 составляет 88 м<sup>3</sup>. Масса перевозимого груза — 24 т. Собственный вес полуприцепа — 9450 кг. Управление гидравлической конструкцией подвижных полов осуществляется с ручного пульта удаленного контроля. К интересным разработкам бобруйской «СпецАвтоТехники» можно отнести и полуприцеп-щеповоз безрамной конструкции САТ-140, представленный в том же

2007 году. Такую схему называют *Frameless*. Она весьма популярна в самосвальной полуприцепной технике США. «СпецАвтоТехника» начала внедрять ее одной из первых в СНГ, применяя «безрамность» на своих щеповозах.

Еще до САТ-140 «СпецАвтоТехника» уже выпускала безрамные одноосные 41-кубовые полуприцепы-щеповозы САТ-105. Первым безрамным двухосником был САТ-140. Внутренний объем кузова САТ-140 составляет 60 м<sup>3</sup>. По состоянию на 2007 год это был рекорд самосвального «кубажа» в СНГ. И при таком кубаже безрамная схема дает дополнительные преимущества. Дело здесь вот в чем: 60 м<sup>3</sup> любого материала сложно высыпать одной «кучей» — слишком много, нужно отъезжать. Безрамная конструкция позволяет полуприцепу, затормозив только тягач, подкатываться вперед по мере подъема кузова. Соответственно, остановки выхода груза из кузова по мере повышения высоты выгруженной «кучи» в одной точке не происходит.

Для САТ-140 производитель предлагал довольно широкий список опций. Вот лишь некоторые из них: задний борт может выполняться как с верхней навеской, так и в виде распашных дверей, с симметричными или несимметричными створками ворот; надставные борты могут изготавливаться сетчатыми по всему периметру (или только в переднем борту — для визуального отслеживания водителем заполнения кузова). Грузоподъемность безрамного щеповоза САТ-140 составляет 23 т, собственный вес — 9 т,



Самосвальные прицепы САТ-24Д1



# ТАНКИ

ЛЕГЕНДЫ ★ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ★ БРОНЕТЕХНИКИ



## НОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

ЛЕГЕНДАРНЫХ ТАНКОВ И БОЕВЫХ МАШИН В МАСШТАБЕ 1:43



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

### ГАЗ-35072

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



Представленные изображения могут отличаться от реального внешнего вида моделей, прилагаемых к выпуску

16+

DeAGOSTINI

