

Полноприводный самосвал МАЗ 6502Н9-422-052

В начале 2015 года в номенклатуре Минского автозавода появился новый самосвал МАЗ-6502Н9-422-052 (6х6), грузоподъемностью до 19 т (в перспективе 20,7 т), оснащенный кузовом геометрической вместимостью 12,5 кубометров. Данный автомобиль уже демонстрировался в Москве на выставках “СТТ 2015” и “Комтранс 2015”, где вызвал большой интерес у специалистов и посетителей. На стенде блистал 12,5-кубовый самосвал МАЗ 6502Н9 с колёсной формулой 6х6 и с «вездеходной» односкатной ошиновкой. Думаю, понятно с прицелом на какие регионы создавалась машина?



Кроме выставочных экспонатов, на заводе приготовлено ещё несколько не менее интересных моделей.

Шесть на шесть

Начинать рассказ о полноприводниках, естественно, надо с колёс. Так мы и поступим, тем более, что именно здесь кроется основное количество нововведений.

Итак, абсолютно новый передний мост: ШРУС типа сдвоенный карданный шарнир уменьшенного диаметра, новый шкворневый узел с коническими подшипниками вместо радиальных роликовых, уменьшенная ширина ступицы с 5-сателлитной бортовой передачей, усиленная балка переднего моста и т. д. и т. п. Итог: получился мост с реальной грузоподъемностью 9200 кг. Да, официально указанный параметр – 7500 кг, ибо на данный момент тормоза машины и некоторые другие параметры рассчитаны на меньшую полную массу, но завод работает на перспективу, и этот же мост пойдёт и на более грузоподъемные

версии.



Тормозные камеры подняты выше редуктора среднего моста – всё для обеспечения высокой проходимости. В связи с установкой ЯМЗ-652 и увеличившимися нагрузками (у ЯМЗ-7511 максимальный крутящий момент был всего 1711 Н·м) было принято решение заменить раздатку. Она теперь усиленная с 1900 до 2100 Н·м, и, что немаловажно – собственного изготовления, так что с обслуживанием вопросов быть не должно.

Во внедорожном арсенале самосвала в настоящее время есть четыре блокировки: межколёсная заднего моста, межколёсная среднего моста, межосевая среднего и заднего моста и межосевая переднего моста и задней тележки. Кроме того, передний мост теперь сделан отключаемым, для

увеличения ресурса и экономии топлива.



Под кабиной рядная «шестёрка» ЯМЗ-652 отвечает нормам Euro 4 и развивает мощность в 411 л.с.

А вот от блокировки переднего моста было решено отказаться, исходя из пожеланий покупателей. Водители из-за редкого использования часто забывали отключить блокировку после выезда из грязи, и так и ездили с заблокированным передним мостом, «убивая» его. Хотя ради справедливости можно отметить, что конструкция переднего ведущего моста при необходимости позволяет установить межколёсную блокировку. Кстати, по сравнению с прежней моделью полноприводного самосвала МАЗ 6517Х9, у МАЗ 6502 изменилась колёсная база – она стала меньше на 80 мм, что улучшило и манёвренность, и геометрическую проходимость. Для внедорожника – не последнее дело.

Разобрались минчане и с ходимостью рессор. Если раньше максимальный «пробег» рессор составлял 70 000 км, то теперь заводчане заявляют цифры в 4–5 раз выше! По их заверению, это стало возможным благодаря использованию нового прокатного стана, внедрённого на рессорном заводе. Фантастика? Посмотрим-посмотрим, эксплуатация всё покажет...

И просто для информации: рама самосвала теперь проходит катодную обработку. На фоне общих доработок – мелочь, а всё равно приятно.



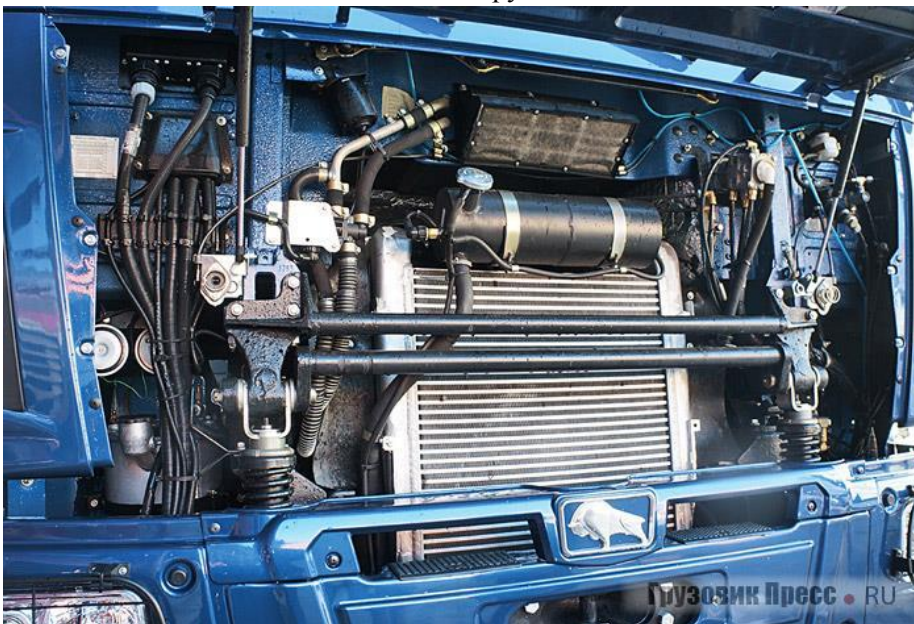
Кабина или кузов?

Разумеется – полный привод накладывает и массу дополнительных нюансов. Так, забираться в кабину теперь ещё сложнее. Мало того, что жёсткая дополнительная ступенька висит в 706 мм над землей, так ещё и упомянутое уменьшение размера ступицы удалило «естественный выступ», которым пользовались водители для того, чтобы всё же забраться в кабину. Ежедневная физическая мини-разминка – это, конечно, здорово, но... Я бы всё же позаботился о дополнительном «стремени» на гибком креплении – водителям в возрасте не всегда полезна акробатика. Впрочем, заводчане знают эту проблему, и по их заверениям, последующие автомобили будут выпускаться с доработанными ступенями входа в кабину.

А вот о самой кабине рассказывать особо нечего – она здесь стандартная, модели 6418. Даже традиционная откидная полка за спинками кресел не предусмотрена. Единственный нюанс – четырёхточечная подвеска кабины полностью на пружинах. Опытным путем было установлено, что «пневматика» в условиях нагрузок, которым подвергаются полноприводные самосвалы МАЗ, долго не живёт. Этот милый, сверкающий глянцем бампер на самом деле полностью металлический! Из пластика лишь накладка с эмблемой зубра.

Кузов на самосвале «классический» прямоугольный. Я долго не мог понять, почему МАЗ возит по мероприятиям технику с «древними» «квадратными» кузовами? Ведь в модельном ряду уже несколько лет есть такая новомодная платформа U-образного профиля. И отсутствие прямых углов внутри неё позволяет грузу легче ссыпаться, не примерзая к стенкам, без всякого дополнительного обогрева от двигателя, температура которого с каждой повышенной Еигономрой падает.

Оказалось, покупатели не в восторге от овальных платформ. Как принято у нас в России, любой грузовик всегда «и тец, и жнец, и на дуде игрец» в одном флаконе. А раз так, то бетонные блоки грузить в стандартный прямоугольный кузов намного удобнее, да и поддоны с кирпичом в него входят идеально. Так что ровный пол и стенки платформы оказались более важным аргументом, чем лёгкость в ссыпании навалочных грузов.



Радиатор теперь алюминиевый фирмы Behr (Польша) с увеличенной теплоотдачей. Увы, отечественные аналоги ему уступают. Да и проблема с падением температуры оказалась не настолько острой, как казалось на первый взгляд. Нынешнего тепла вполне достаточно, чтобы груз не примерзал к платформе. А для тех, у кого существует такая проблема, предлагается вариант кузова с дополнительной напольной прослойкой из изоляционного материала.

Кстати, сами выхлопные газы теперь могут быть выведены либо вниз в корме, либо через правый борт вверх. Почему именно туда? Как известно, на севере выхлоп всегда выводят вверх, чтобы выхлопные газы не висели над дорогой. Но, вылетая одновременно с левого и правого борта, облако, повисая, перекрывало обзор в зеркала заднего вида. Из двух зол выбрали «правое» – в движении по дороге он менее актуален.

За процесс разгрузки отвечает итальянская гидравлика Penta – четырёхсекционный цилиндр именно этой фирмы завод устанавливает на всю технику для тяжёлых условий эксплуатации. К слову, 70-литровый гидравлический бак – не слабо...



Рядовая, по сути, ситуация – машина наехала на кочку. Но вот забраться в кабину при такой «парковке» уже проблематично.

Пути-дорожки

Оглядываясь вокруг из шофёрского кресла, понимаешь, хоть на самосвале ты, хоть на шасси – МАЗ есть МАЗ. Та же панель, те же приборы, тот же обзор. Хотя нет, из-за полного привода обзор здесь гораздо дальше, ибо сидишь где-то высоко-высоко и на стандартные грузовики смотришь сверху вниз. Интересно, но требует привыкания. Особенно, если случайно оказываешься в городе и справа к тебе нет-нет, да и подкрадётся легковушка – вся надежда только на систему линз справа. Благо, их аж 4 штуки, и ситуацию вокруг правого переднего угла они передают на «отлично».

Итак, в путь! Нижний ряд, II передача, и... только успевай шуровать кочергой – с порожним кузовом передачи выкручиваются мгновенно.

Я быстро приновился перебирать передачи через одну, и дело пошло на лад. С моим решением согласился и «наставник» в правом кресле, попутно заметив, что моё бурчание по поводу невнятных ходов самого рычага КП в этот раз не совсем справедливы. Самосвал в сентябре съездил на выставку в Сочи, и управлять им в тысячекилометровом пробеге было довольно комфортно. А вот усиленный цикл испытаний, последовавший после возвращения, малость

«укатал» машинку. Что ж – бывает...



В принципе на ровном асфальте МАЗ 6502Н9 ведёт себя очень неплохо для полноприводника с короткой базой и высоким центром масс. По полосе не рыскает, подруливания не требует, да и с плавностью хода всё в норме. Но стоит съехать с ровной поверхности, вся потенциальная мощь мгновенно начинает передаваться в кабину. Здесь и гул двигателя, и тряска, в общем – привычная какофония порожнего внедорожника. Впрочем, испытатели сказали, что даже с нормативными 19 000 кг в кузове «мазик» становится намного комфортнее, а уж если больше... Да, судя по размерам кузова, запасу прочности мостов и мощности двигателя, если больше – это и будет нормой в реальной эксплуатации.

Согласен, что в принципе полноприводники надо тестировать в грязи по колени и снегах по пояс. Но в этот раз намочить ступицы осенней водицей не удалось. Ребята-испытатели беспомощно развели руками – через пару дней этот самосвал уходит на очередную выставку, и съезжать на нём с твёрдой поверхности им строго-настрога запретили.

Что ж, пришлось поверить им на слово, что теперь после включения всех блокировок полноприводник идёт по грязи «как танк» и даже на мосты не садится. Понятно, что на всякий крутой внедорожник найдётся своя лужа с подвохом, но... Впрочем, мне обещали, что вот-вот соберут ещё один экземпляр 6502Н9, и тогда предоставят возможность покопаться в грязи – подожду...



Наглядный пример, для чего нужен задний противоподкатный брус с возможностью быстрого изменения угла крепления.

Техническая характеристика автомобиля МАЗ 6502Н9-422-052

Полная масса, кг	33 500
Снаряжённая масса, кг	14 900
Грузоподъёмность, кг	10 100
Допустимая нагрузка на 1-/ 2-/3-ю оси, кг	7500/ 9000/ 9000

Двигатель:

- тип ЯМЗ 652
Турбодизельный, I-6
11 122
- рабочий объём, см³ 410 при 1900 мин⁻¹
- мощность, л.с. 1865 при 1200 мин⁻¹
- крутящий момент, Н?м

Коробка передач:

- тип ZF 16S2525TO
Механическая
16/ 2
- количество ступеней вперёд/назад

Подвеска

Рессорная, со стабилизаторами на 1- и 3-й осях

Тормозная система

Пневматическая, с барабанными тормозными механизмами

Колёсная формула

6x6

Вместимость топливного бака, л

500



На Сургут?!

«Первопроходцы» Севера, получив аналогичный МАЗ 6514Н9 с увеличенной до 32 000 кг нагрузкой на тележку и погнав его «в хвост и в гриву», а потом изучив МАЗ 6502Н9, попросили минчан... никому больше машину не показывать. Как выяснилось, по совокупности потребительских качеств конструкторы МАЗа попали в цель на 100 %, и грамотные представители края снегов и мороза быстро поняли, что при хорошем спросе до них машинка может и не добраться – полноприводные самосвалы всё же не основная продукция Минского автозавода.

Что ж, в нынешней ситуации 6402Н9 сможет стать палочкой-выручалочкой для завода, которому на российском рынке всё труднее удерживать свои позиции. Главное – чтобы качество серийных машин осталось на том же уровне, что и у опытных образцов, а то хвалебная ода может закончиться, едва начавшись. Там, где эксплуатируют полноприводную технику, ошибок обычно не прощают, но и надёжность ценят на вес золота...



Самосвал МАЗ-6502Н9-422-052

МАЗы на экспорт

МАЗ завершит испытания полноприводных грузовиков во II полугодии 2016 г.

А вот еще три “представителя” класса 3-осных полноприводных автомобилей появились позже, в конце 2015 года: седельный тягач **МАЗ-6432Н9** 6х6, полной массой 33,3 т. и нагрузкой на седло 21,7; 21,8-тонный сортиментовоз **МАЗ-6302Н9**, полной массой 33,5 т и 21,5-тонное автомобильное шасси **МАЗ-6318Н9** полной массой 33,9 т.

На всех четырёх моделях установлены 412-сильные двигатели ЯМЗ-652 производства Ярославского моторного завода, экологического уровня Евро-4.

Машины максимально унифицированы с другими автомобилями семейства МАЗ-6430 и между собой.

Автотехника спроектирована так, что, по желанию заказчиков, на нее можно устанавливать разные типы кабин, силовые агрегаты различного производства и специальные надстройки.

Машины предназначены не только для стран таможенного союза, но и для стран дальнего зарубежья (Африка, страны АСЕАН и др.).

В настоящее время МАЗ-6302Н9 проходит испытания в России, в одном из леспромхозов Архангельской области, а МАЗ-6432Н9 и МАЗ-6318Н9 – в Республике Беларусь.

Испытания планируется завершить во втором квартале 2016г.



Седельный тягач МАЗ-6432Н9



Сортиментовоз МАЗ-6302Н9

Автомобиль на тест предоставила компания «МАЗ».