

КАМАЗ-4310

КамАЗ-4310 является знаменитым среди народа грузовиком повышенной проходимости с постоянной полноприводной системой на все 3 независимых моста.

- [УСТРОЙСТВО АВТОМОБИЛЯ КАМАЗ 4310](#)
- [САЛОН КАБИНЫ](#)
- [ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ](#)
- [МОДИФИКАЦИИ](#)
- [СТОИМОСТЬ](#)
- [ПЛЮСЫ И МИНУСЫ](#)
- [ПОДВОДИМ ИТОГИ](#)

УСТРОЙСТВО

АВТОМОБИЛЯ КАМАЗ 4310

Если брать техническое состояние, то для 80-х годов данный КамАЗ вездеход являлся самым отличным грузовым внедорожником, какой умел преодолеть большие помехи, и не боялся крутых подъемов и спусков, мог почти «переплыть» броды, по глубине какие достигали 1.5 метра. Серийный выпуск данной модели начался с января 1981 года, как раз, накануне 26-го съезда Коммунистической партии.

Само наименование показывает, что грузовая машина производилась на мощностях КамАЗ (Набережные Челны). Но немногие знают, что, в действительности КамАЗ-4310 обладает московскими корнями и разрабатывался конструкторским составом от объединения «ЗИЛ». Поручение разработать внедорожную машину инженерный состав принял в далеком 1960 году.

[Вид спереди КамАЗ-4310](#)

Спустя год утряслись технические составляющие, и на производство выделили 10 лет. За всю продолжительность работ над заказом на предприятиях ЗИЛа собрали около 12 прототипов возможного автомобиля КамАЗ. Интересно, что во время разработок нашли немалое число оригинальных технических внедрений, какие предоставили для инженерного состава ЗИЛа больше 50 авторских свидетельств.

Штатная комплектация грузовика получила совершенно новенький принцип работы ведущих мостов. Модель была оборудована приводом постоянного типа с 4 карданными валами. Штатная конфигурация была вместе с кузовом, который состоял из металлической базы, где был также тент и каркас. Грузовой автомобиль служил для транспортировки пассажиров и разных грузов повышенного тоннажа.

САЛОН КАБИНЫ

Кабина получилась 3-местной и имеет термоизоляцию, которая вместе с шумовой изоляцией позволяет более комфортно себя чувствовать. Не забыли также внедрить независимый отопитель калориферного образца. Кабину можно откидывать с помощью гидравлического подъемника вперед.

Базовая комплектация не имеет спального места, но в качестве отдельной опции его можно установить. Сидение водителя является поддрессоренным и может регулироваться по длине, массе и наклону спинки. Вдобавок ко всему, производителем предусмотрено наличие сидений тропической конфигурации.

Image not found or is unknown
[Салон КамАЗ-4310](#)

Понятно, что до европейских аналогов салону КамАЗ-4310 еще очень далеко, но на те времена выпуска кабина была довольно уютной и позволяла не так сильно уставать при долгой работе. Сами сидения довольно простого типа. Панель приборов выглядит в спартанском стиле, но все, что необходимо, вынесено на приборную доску.

Не стоит забывать, что многие экземпляры взяла себе на вооружение армия, где не так важен комфорт, а отдается предпочтение проходимости, надежности и функциональности. Есть возможность опустить козырек при ярком солнечном дне, как для водителя, так для пассажира.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

СИЛОВОЙ АГРЕГАТ

На КамАЗ-4310 устанавливали силовую установку КамАЗ-740.10, сила которой составляла 210 лошадей. Также предусматривался и более лучший модифицированный КамАЗ-740.20, мощность которого уже составляла 220 лошадиных сил. В дальнейшем на машины стали ставить 430-сильные 8-цилиндровые силовые агрегаты.

<https://www.youtube.com/embed/2o9nFlc2FAc>

ТРАНСМИССИЯ

Она была представлена 5-скоростной механической коробкой переключения передач, где есть синхронизаторы на 2-й, 3-й, 4-й и 5-й скоростях. Раздатка идет с наличием двухступенчатого редуктора и цилиндрического блокируемого межосевого дифференциала планетарной разновидности, который распределяет крутящий момент между постоянно подсоединенным мостом, установленным впереди, и задними мостами в пропорции 1:2.

https://www.youtube.com/embed/f5_Pe--08EQ

Управляется раздатка дистанционным методом с применением электропневматического привода переключения скоростей. Привод устройства блокировки дифференциала представлен пневматическим методом с ДУ.

ПОДВЕСКА

Она является независимой, где впереди она стоит на полуэллиптических рессорах с амортизаторами и задними скользящими концами рессор. Подвеска, установленная сзади, является балансирной и стоит тоже на полуэллиптических рессорах с реактивными штангами, где конечные части рессор – скользящие.



Техническая составляющая трехмостового грузового автомобиля позволяет ему преодолевать броды глубиной вплоть до 1.5 метра, что делает его явным лидером по бездорожью.

ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

Она имеет барабанные устройства и двухконтурный пневматический привод. Есть наличие стояночного тормоза, запасного и вспомогательного. Барабаны имеют в диаметре 400 мм, а ширина накладок составляет 140 мм, разжим – кулачкового типа.

УПРАВЛЕНИЕ РУЛЕМ

Оно представлено наличием механизма с винтом, шариковой гайкой и поршнем-рейкой, которая зацепляет зубчатый сектор вала сошки. Помогает управлять такой большой машиной гидравлический усилитель рулевого колеса. С подобными усилениями машина хорошо едет даже по бездорожью.

ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Напряжение составляет 24В. Самих батарей 2 штуки. Есть наличие генератора и регулятора напряжения. Электросхема КамАЗ 4310 представлена ниже.

[КамАЗ 4310 электрическая](#)

ЛЕБЕДКА

Конструкторы даже предусмотрели применение лебедки барабанного устройства, где есть червячный редуктор и ленточный тормоз. Трос может растягиваться до 83 метров.

Очень важно вовремя проводить профилактический осмотр, дабы восстановить рабочую техническую составляющую машины и продолжить срок ее эксплуатации.

Грузоподъемность варьируется от 5 000 до 6 000 кг. Снаряженная масса – 8 410 кг. Полный вес грузового автомобиля – 15 000 кг. Предельный скоростной режим упирается в 80 км/ч. Расход горючего на 100 километров при скоростном режиме до 40 километров в час составит 31 литр.

Данный расход может изменяться в зависимости от технического состояния машины и условий эксплуатации. Предельный преодолеваемый подъем – 31 градус. Машина

сможет преодолевать брод, глубина какого составляет 1.5 метра. Самый маленький радиус поворота составит 10.8 м. Высота дорожного просвета на уровне 365 мм, что очень хорошо.

Основные ТТХ серийного КАМАЗ-4310

Грузоподъемность, кг	6000
Масса буксируемого прицепа, кг	10000 по шоссе 7000 по грунту
Полная масса, кг	15000
Снаряженная масса, кг	8410
Габаритные размеры (ДхШхВ), мм	7650 x 2500 x 2900
Размеры платформы (ДхШхВ), мм	4800 x 2320 x 500
Погрузочная высота, мм	1530
Дорожный просвет, мм	365
Колесная база, мм	3340 + 1320
Колея передних/ задних колес, мм	2010/ 2010
Наружный радиус поворота, м	11,2
Максимальная скорость, км/ч	85
Расход топлива, л/100 км	30
Объем топливного бака, л	125 x 2
Запас хода, км	830
Двигатель: КамАЗ-740.10	
Дизель четырехтактный 8-цилиндровый V-образный 90° верхнеклапанный жидкостного охлаждения	
Диаметр цилиндра, мм	120,0
Ход поршня, мм	120,0
Рабочий объем, л	10,85
Степень сжатия	17
Мощность двигателя, л.с. (кВт) (с ограничителем числа оборотов)	210 (154) при 2600 об/мин
Крутящий момент, кгс*м (Нм)	65,0 (637) при 1500-1800 об/мин
Трансмиссия	
Сцепление	двухдисковое сухое
Коробка передач	механическая 5-ступенчатая (синхронизаторы 2, 3, 4, 5)

Раздаточная коробка	2-ступенчатая (1,692:1 и 0,917:1) с блокируемым межосевым дифференциалом (1:2)
Главная передача	двойная, пара конических и пара цилиндрических шестерен (7,22:1)
Привод переднего моста	постоянный неотключаемый
Привод задних мостов	последовательный проходной
Размер шин/модель	1220×400-533/ ИП-184
Проходимость	
Преодолеваемый брод, м	1,5
Преодолеваемый подъем, град.	31

МОДИФИКАЦИИ

Тут будет представлен каталог модификаций КамАЗ-4310. Самая первая модификация получилась такой успешной, что ее стали производить с небольшими изменениями начиная с 1981 года и по 1990-е. Смотря на то, какая была модификация, кабина шла вместе с гидравлической системой наклона вперед, и в качестве отдельной опции можно было установить спальное место.

Уже спустя 8 лет, в 1989 году, завод стал производить дополнительные комплектации, например, в помощь сельскому хозяйству был направлен КамАЗ-43101, укомплектованный скамейками, которые убирались, что в результате предоставляло возможность перевезти до 30 человек. Кроме того, что можно перевезти пассажиров, данная комплектация позволяет использовать прицеп «2ПН-4М». Стандартная комплектация имеет лебедку и обладает дополнительным спальным местом.

[Фото КамАЗ-43101](#) Image not found or type unknown

Тот же год позволил выйти в свет КамАЗу 43106, который отличался от прошлого исполнения пониженным собственным весом, однако, мог брать на себя на 1 тонну больше (7 тонн). К нему можно было присоединять прицеп, который часто применяли в открытом плане «ГКБ-8350», либо его вариация с откидным тентом.

Модель КамАЗ 4310 лесовоз могла работать в труднодоступных местах и подразумевала наличие прицепа. Автомобиль прекрасно справляется со своими задачами, несмотря на частые перегрузы.

[КамАЗ-4310 лесовоз](#) Image not found or type unknown

Начало 90-х годов показало всем полукустарную бронированную версию «Тайфун-1». Данная модификация имеет будку, чтобы перевозить солдат, и мощные лобовые пластины брони, какие смогут защитить кабину. Хорошие технические характеристики позволили взять за основу для подобной модификации именно 4310.

Некоторые по ошибке могут считать, что эта модель, как раз, и есть первый вариант новенького антитеррористического бронетранспортера «Тайфун», который сделали по заказам Министерства обороны Российской Федерации. Однако, все не так. Дебютные «Тайфуны» показали только в 2011 году. Это плод общих разработок инженерного состава автомобильной компании [Урал](#) и КамАЗ. Их построили не на базе 4310.

[Фото Тайфун-1](#) Image not found or type unknown

Тайфун-1 Также, что очень интересно, компания выпустила спортивную версию автомобиля, которая носила наименование С4310. Цель производства заключалась в участии на ралли-рейдах. Когда строили свою дебютную спортивную машину, специалисты позаимствовали

серийный вариант КамАЗ 4310.

Поэтому новой машине присвоили индекс КамАЗ С4310. Если говорить про техническую начинку, то базовый силовой агрегат (210 лошадей) форсировали до 290 лошадиных сил, благодаря внедрению турбокомпрессоров и повышения подачи горючего.

Вдобавок ко всему, двигатель гоночной машины обладал наличием поршней с переменным профилем, гасителей крутильных колебаний, усовершенствовали систему смазки, а охлаждающая система имела вязкостную муфту и вентилятор с повышенной эффективностью. Ходовка модели обладала жесткими рессорами и специальными амортизаторами.

КамАЗ С4310 фото unknown

В согласии со стандартами FIA на грузовик поставили дуги безопасности. Также на внешний вид отличалась марка С4310 от базовой тем, что применили новенький тент, который окрашивали в желтый цвет, в то время, как обычные автомобили шли с тентом зеленого цвета. Сентябрь 1988 года стал первым месяцем участия грузовика на раллийной дороге.

Экипажи команды «КамАЗ-Мастер» принимали участие в ралли Европы «Ельч», который проходил в чертах города Вроцлав в Польше. **Машина смогла занять 2-е и 4-е место в личном зачете и 1-е - в командном.** Спустя несколько лет, в 1991 году, спортивный грузовик занял 2-е итоговое место на знаменитом ралли-марафоне «Париж-Дакар».

<https://www.youtube.com/embed/VMdmGI9EEdu>

После этого производитель проводил следующие обновления, поэтому уже в 1991 году КамАЗ имел наличие новенького восьмицилиндрового силового агрегата (КамАЗ 7482), который выдавал 430 лошадиных сил. Позже именно этот мотор стал стандартным для серийного КамАЗа.

Основные модификации

КАМАЗ-4310	Базовая версия. Отличалась укороченной платформой с тентом, задним откидным бортом и откидными сиденьями (на 30 чел.) вдоль бортов. Выпускалась в 1983-1990 годах.
КАМАЗ-43101(опытный)	Транспортный вариант. Отличался грузовой платформой от КАМАЗ-5320 тремя откидными бортами.
КАМАЗ-43101	Модернизированный вариант КамАЗ-4310. Отличался двигателем КамАЗ-740.10-20 мощностью 220 л.с. Грузоподъемность увеличена до 6 т. Выпускался в 1989-2000 годах.
КАМАЗ-431010	Спортивная версия. Изготовлен для ралли Париж-Дакар. В 1992 году участвовал в марафоне Париж-Москва-Пекин.

КАМАЗ-43102(опытный)	Вариант КАМАЗ-43101 с кабиной со спальным местом.
КАМАЗ-43103(опытный)	Еще один вариант КАМАЗ-4310 с кабиной со спальным местом.
КАМАЗ-43105	Гражданский транспортный. Отличался отсутствием лебёдки и системы регулирования давления в шинах.
КАМАЗ-43106	Гражданский транспортный. Отличался двигателем КамАЗ-740.10-20. Выпускался в 1989-2000 годах.
КАМАЗ-43114	Модернизированный армейский вариант. Отличается дизелем с турбонаддувом КамАЗ-7403.10 мощностью 260 л. с. Выпускается с 1996 года.
КАМАЗ-43115	Модернизированный, гражданский, транспортный. Отличается двигателем КамАЗ-7403.10. Выпускается с 1998 года.
КАМАЗ-43118	Транспортный с увеличенной грузовой платформой. Отличается двигателем КамАЗ-7403.10. Выпускается с 1996 года.
КАМАЗ-4410	Седельный тягач на базе 4310. Предназначен для буксировки специальных полуприцепов полной массой до 15 т.

СТОИМОСТЬ

Image not found or type unknown
[КамАЗ-4310 фото авто](#)

Стоимость разных комплектаций модели 4310 варьируется от модификации машины, года выпуска и общего состояния. **Цены начинаются от 1 800 000 рублей и заканчиваются 2 500 000 руб.** С рук легендарный КамАЗ можно купить по цене от 400 000 до 700 000 рублей (1992-1997 годы выпуска).

ПЛЮСЫ И МИНУСЫ

ПЛЮСЫ МАШИНЫ

- Отсутствие капота, что улучшает обзорность;
- Превосходная проходимость;
- Грузоподъемность;
- Высокий дорожный просвет;
- Некоторые модели имеют возможность дистанционного регулирования давления воздуха в шинах;
- Система полного привода;
- Машина не является тяжелой в эксплуатации и ремонте;
- Отсутствуют проблемы с приобретением деталей и запчастей;
- Небольшой радиус поворота;
- Умеет работать при низких и при высоких температурных режимах и преодолевать глубокие броды;
- Создавался для бездорожья;
- Сравнительно небольшая стоимость автомобиля;
- Есть много различных модификаций;
- Мощные силовые агрегаты.

МИНУСЫ МАШИНЫ

- Большой расход топлива;
- Кабина старого образца;
- Низкая комфортабельность в салоне;
- Простые сидения;
- Невысокие динамические характеристики.

ПОДВОДИМ ИТОГИ

Несмотря на то, что уже прошло очень много лет с момента выпуска дебютной модели КамАЗ-4310, его до сих пор можно встретить. Особенно, при Советском Союзе лучшего автомобиля грузового типа не было. Модель по сегодняшний день применяют в различных отраслях, в том числе, для военных целей.

Понятно, что комфортабельность в салоне еще на довольно низком уровне, но машину создавали не для езды по городу, а чтобы преодолевать бездорожье, глубокие броды. Поэтому от него ожидают надежность, функциональность и мощность – а все это КАМАЗ может дать.

[КамАЗ-4310 бортовой](#)

Некоторые модели идут с дистанционным регулированием давления воздуха в шинах, со спальным местом, что существенно облегчает работу водителя. Большой дорожный просвет вместе с системой полного привода и сильным силовым агрегатом позволяют уверенно проезжать там, где другие грузовики просто не смогут проехать.

Модель С4310 многие запомнят во всем мире, благодаря успешным выступлениям на мировых гонках по бездорожью. По сегодняшний день машина служит верой и правдой для многих водителей по многим странам мира.