

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 1299 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

МАЗ-200В + МАЗ-5217



DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск «Грузовики» №3, 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, импортер в Россию:
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 или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

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 Дистрибьюшен 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 дистрибьютор 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»

Рекомендуемая розничная цена: 1299 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, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;
стр. 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

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

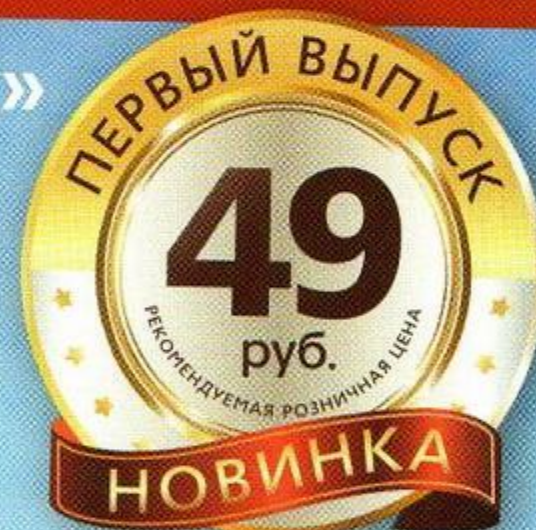
Дата печати (производства): 12.09.2018
Дата выхода в России: 23.10.2018

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

ТАКЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!

ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ М21 «ВОЛГА»
Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



М21 «ВОЛГА»
МАСШТАБ
1:8
1957–1958*

Длина 60 см
Ширина 24 см
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ



Появление в семействе грузовиков Минского автозавода седельного тягача стало логичной реакцией на, как сейчас говорят, «модный тренд» рубежа 40–50-х годов — автопоезда полуприцепного типа. Седельные тягачи на основе базовых грузовиков тогда вошли в производственные программы всех советских автозаводов.

От медведя к зубру

Новая тенденция коснулась Ярославского и Минского автозаводов, выпускавших, по сути, одну и ту же двухосную машину с двухтактным четырехцилиндровым двигателем. Разница состояла лишь в том, что в Ярославле изготавливали в основном бортовые грузовики и шасси ЯАЗ-200, а в Минске специализировались на производстве самосвалов МАЗ-205.

Конструкция всех этих машин была создана в Ярославле, а производство самосвалов перевели в Минск для расширения их выпуска, так как страна в послевоенное время очень нуждалась в самосвалах — надо было восстанавливать разрушенное хозяйство и помогать возводить новые объекты. Ярославский автозавод, загруженный производством дизельных моторов, был просто не в состоянии увеличить их выпуск без коренной реконструкции.

Внешне двухосные грузовики Ярославского и Минского автозаводов можно было легко различить по решетке радиатора: на ярославской машине она имела горизонтальные

ребра, на минской — вертикальные. И капоты украшали разные звери — медведь и зубр.

Поскольку в арсенале этих двух автозаводов были разные модификации одного и того же грузовика, то и к созданию седельных тягачей они подошли по-разному. В Ярославле седельный тягач ЯАЗ-200В был создан на длиннобазном шасси (база 4520 мм), а в Минске на короткобазном самосвальном шасси (3800 мм) — МАЗ-205А.

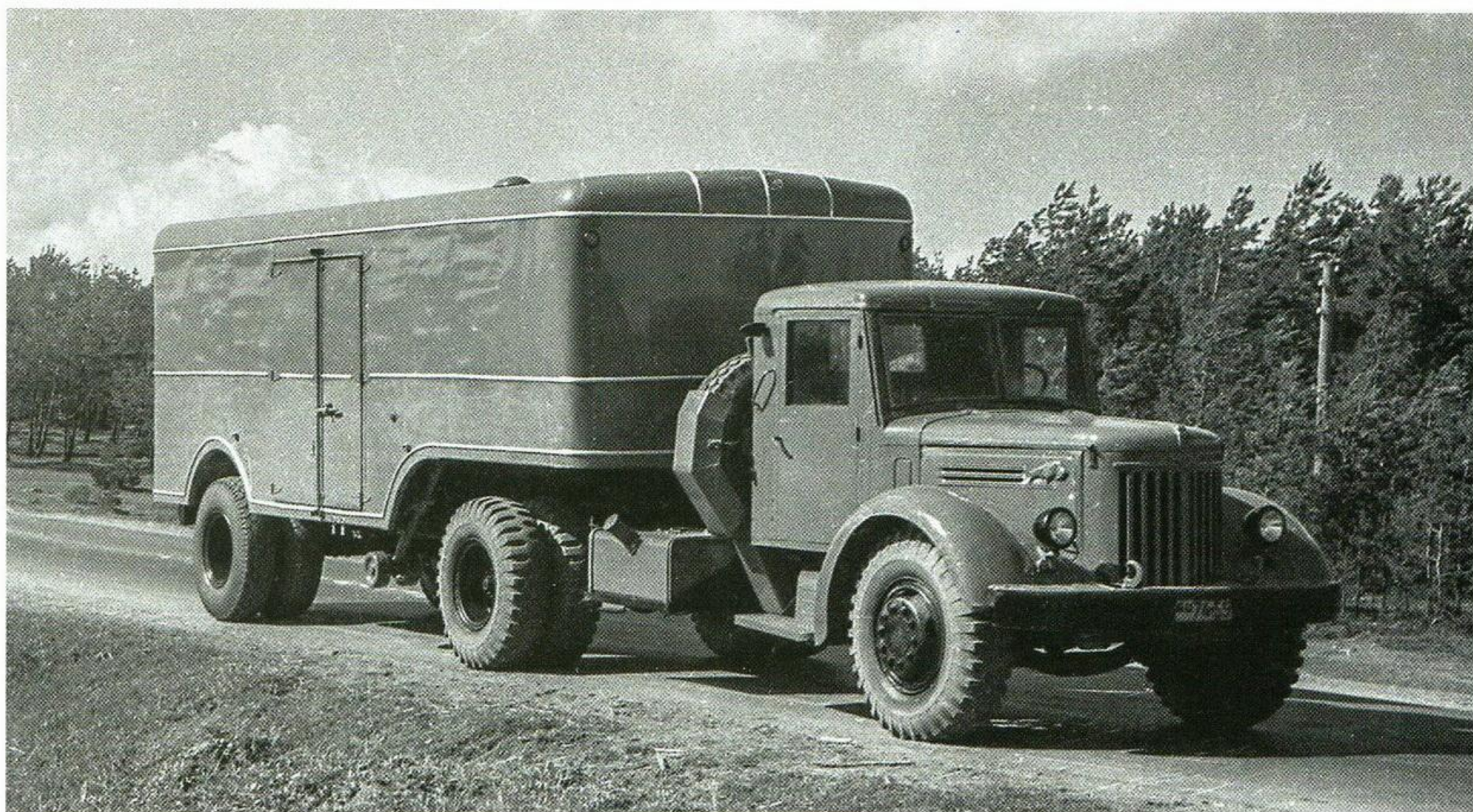
Производство этих первых дизельных седельных тягачей в нашей стране оказалась недолгим. В Ярославле в 1950–1951 годах, до полной передачи «двухсотого» семейства в Минск, успели собрать лишь 54 экземпляра седельного тягача ЯАЗ-200В. А в Минске дело ограничилось сборкой в 1949–1952 годах 166 экземпляров тягачей МАЗ-205А.

Поскольку с 1950 года в Минске тоже освоили изготовление длиннобазных бортовых грузовиков МАЗ-200, то и производство седельного тягача в Белоруссии было переведено на это шасси. В результате

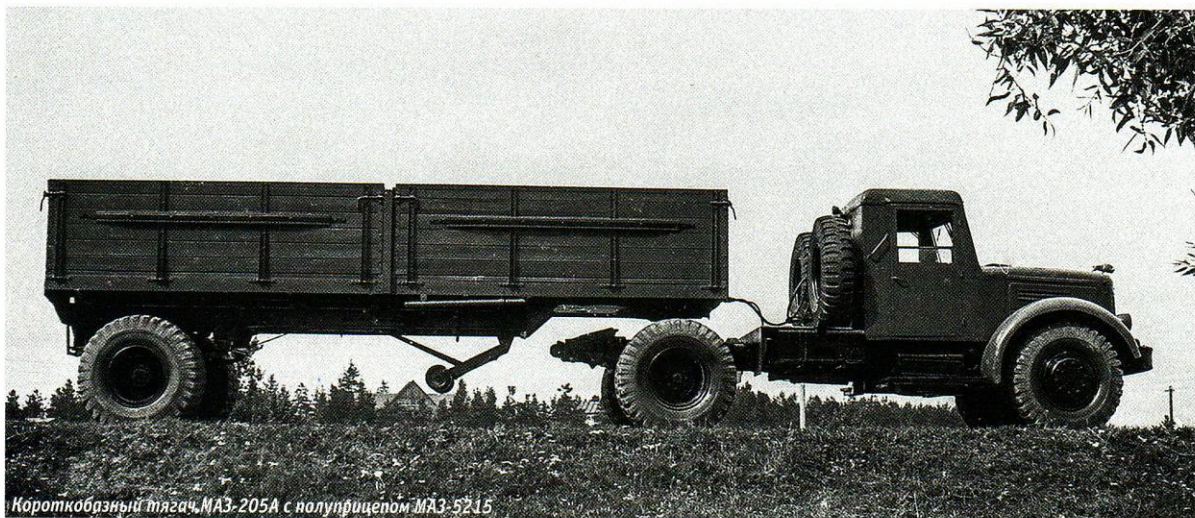
такого симбиоза появился седельный тягач МАЗ-200В — герой нашего сегодняшнего повествования.

Переход на сборку седельных тягачей МАЗ-200В с колесной базой 4520 мм вместо тягачей МАЗ-205А с колесной базой 3800 мм можно объяснить несколькими причинами. Дизельный тягач с длинной базой, в первую очередь предназначенный для дальних междугородних перевозок, наверняка, был более устойчивым на дороге, особенно на скользком дорожном полотне в зимнее время.

К тому же короткобазная машина требовала создания специфических полуприцепов, у которых сцепной шкворень располагался непосредственно на переднем крае рамы. Иначе обеспечить маневренность автопоезда не получалось, так как за кабиной тягача МАЗ-205А конструкторам пришлось расположить держатели для двух запасных колес (количество рабочих скатов на автопоезде возросло до десяти, и одного запасного колеса в дальней дороге могло оказаться недостаточно).



Седельный тягач МАЗ-200В с полуприцепом-фургоном МАЗ-5217



Короткобазный тягач МАЗ-205А с полуприцепом МАЗ-5215

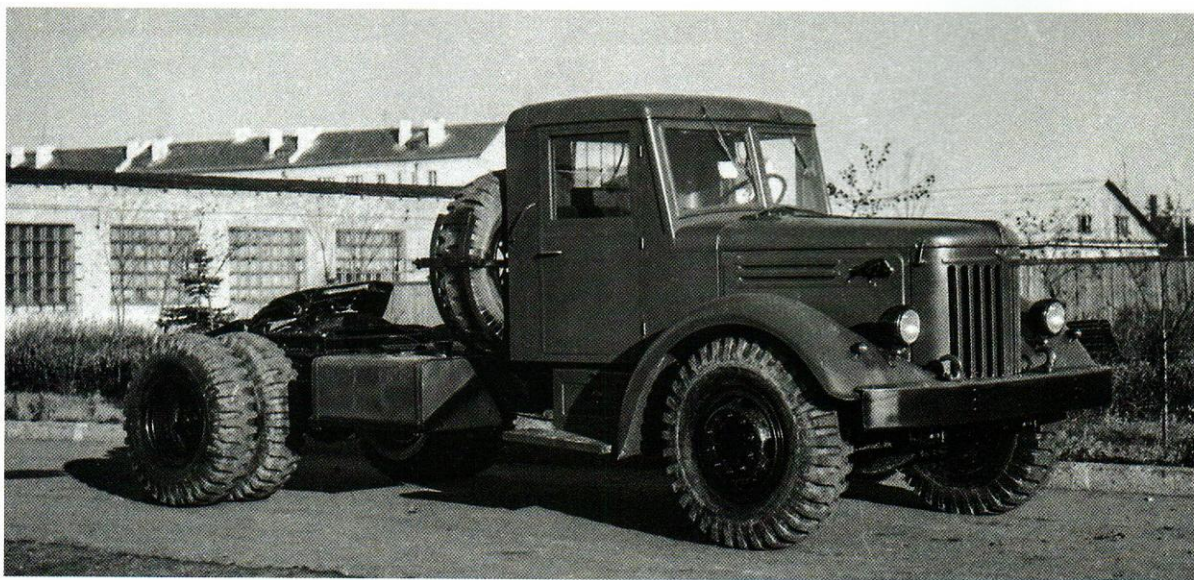
Как бы там ни было, в целом ярославский длиннобазный вариант седельного тягача был признан более удачным, что и привело к появлению МАЗ-200В.

Конструкция и оснащение

Хотя седельный тягач МАЗ-200В создан на основе базовой модели — бортового грузовика МАЗ-200, не стоит думать, что с бортовика просто «сбросили кузов» и установили седельно-сцепное устройство. Объем доработок по седельному тягачу оказался весьма основательным. Для повышения тягово-динамических качеств седельного тягача на него вместо стандартного двигателя ЯАЗ-М204А

мощностью 110 л.с. стали устанавливать двигатель ЯАЗ-М204В максимальной мощностью 130 л.с. при 2000 об/мин (с конца 1958 года устанавливались форсированные двигатели мощностью до 135 л.с.). Увеличение мощности достигалось за счет установки насос-форсунок АР-21А повышенной производительности серии Ленкарз-70 и Ленкарз-80, у которых был изменен момент и продолжительность впрыска топлива (производительность 74–82 мм³/с) по сравнению с форсунками Ленкарз-60 у двигателя ЯАЗ-М204А. На МАЗ-200В устанавливался, дополнительно к стандартному, еще один топливный бак от бортового МАЗ-200 емкостью

225 л. Таким образом, МАЗ-200В вез на себе в два раза больше топлива, чем базовый бортовой грузовик, и почти в 4,5 раза больше, чем самосвал МАЗ-205. Суммарный объем топливных баков в 450 л обеспечивал МАЗ-200В запас хода в 1000 км. В связи с тем что двигатель седельного тягача работал с большей нагрузкой, на МАЗ-200В устанавливался радиатор повышенной охлаждающей способности. Емкость системы охлаждения седельного тягача МАЗ-200В составляла 28,5 л (против 22 л на МАЗ-200). Для повышения долговечности двигателя устанавливался термостат и жалюзи, регулирующие приток охлаждающего воздуха к радиатору.



Седельный тягач МАЗ-200В



Седельный тягач МАЗ-200В с полуприцепом МАЗ-5215Б

Седельный тягач МАЗ-200В оснащался задним мостом того же типа, что применялся на самосвале МАЗ-205. Такой мост имел отличия от базового, стоявшего на МАЗ-200. Для получения достаточного тягового усилия передаточное число главной передачи было увеличено до 9,81. Достигнуто это было за счет уменьшения на один зуб количества зубьев ведущей конической шестерни и уменьшения на один зуб количества зубьев ведущей цилиндрической шестерни. Для сохранения нормального зацепления конической пары шестерен угол спирали зубьев и другие параметры были изменены, вследствие чего ведомая коническая шестерня оказалась невза-

сцепка седла со шкворнем полуприцепа осуществлялась автоматически, при помощи двух захватов, установленных на пальцах, которые отхватывали шкворень и запирались в таком положении запорным кулаком под действием пружины, находящейся в штоке запорного кулака. Вместо буксирного прибора (фаркопа) сзади на лонжеронах рамы МАЗ-200В монтировались два буксирных крюка. Задние указатели поворота на седельном тягаче МАЗ-200В не устанавливались, а задний фонарь крепился на задней стенке кабины. Седельный тягач МАЗ-200В, в отличие от других машин двухсотового семейства, комплектовался двумя запасными колесами.

начинал проскальзывать, за счет чего происходило опускание колеса. По современным меркам трехместная кабина МАЗ-200В была, мягко говоря, не очень комфортабельной, с ограниченным обзором. Из-за отсутствия тонколистового холоднокатаного листа ее каркас делали из дерева и обшивали узкими досками — вагонкой. Даже когда дефицит на кабинный металл для грузовиков был ликвидирован, "двухсотые" продолжали сохранять свой аскетичный вид. Только вагонку стали сверху прикрывать листами черной жести с последующей окраской. Однако рекламные проспекты давали кабине МАЗ-200В несколько иную характе-

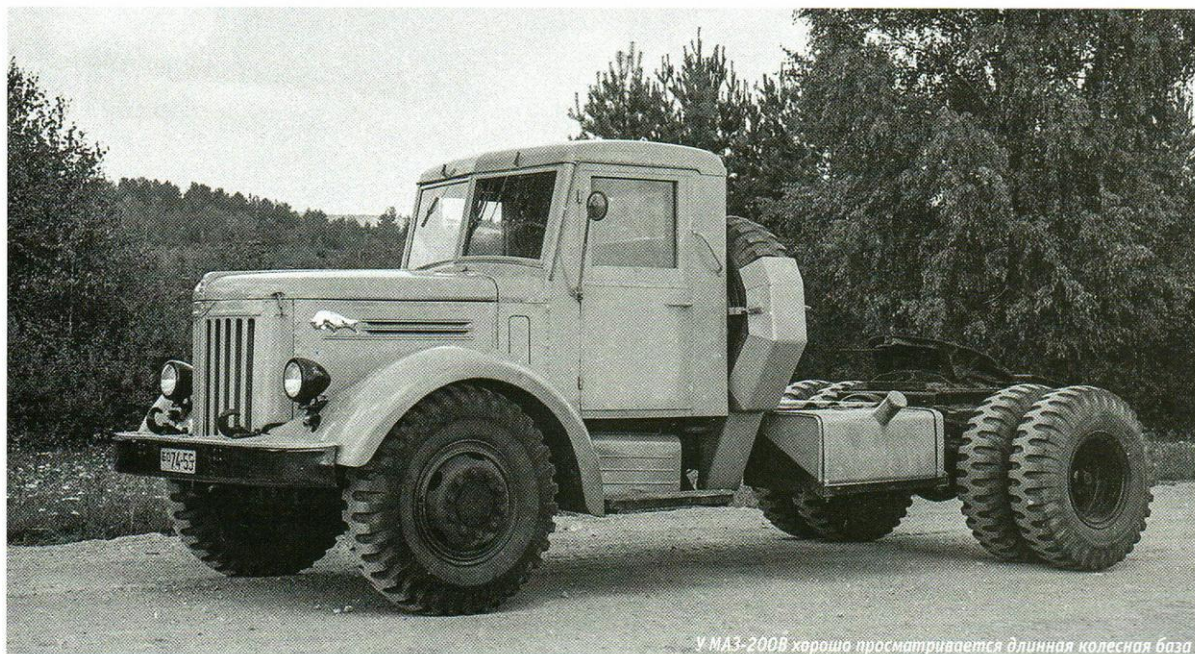
По современным меркам трехместная кабина МАЗ-200В была не очень комфортабельной, с ограниченным обзором

имозаменяемой с подобной шестерней бортового автомобиля и базового шасси МАЗ-200.

Седло сцепного устройства, на которое садился полуприцеп, качалось вдоль оси автомобиля на оси седла, соединенной с балансиром. Балансир седла, в свою очередь, качался поперек оси автомобиля на оси балансира, соединенной с нижней плитой седла. Балансир имел две амортизационные пружины и два буфера, ограничивавшие угол качания седельного устройства в поперечном направлении. Таким образом обеспечивалось шарнирное соединение тягача с полуприцепом в двух плоскостях.

Они устанавливались сзади кабины в специальном держателе, имеющем устройство для механического подъема и опускания колес. Для поднятия колеса с земли его следовало поставить в откидной кронштейн и вращать вороток специальным ключом, прилагаемым к комплекту водительского инструмента. При этом вместе с воротком вращался храповик, удерживаемый от проворачивания в обратном направлении собачкой. На вороток наматывался трос, который поднимал откидной кронштейн вместе с колесом. При опускании колеса ключ надо было вращать в обратном направлении. При этом храповик, зажатый конусами с помощью тарельчатых пружин,

приступил к работе: «Просторная, закрытая трехместная кабина оборудована вентиляцией, противосолнечным козырьком, внутренним освещением, мягкими удобными сиденьями (сиденье для водителя регулируемое), вешалками для одежды и ковриком. Все это обеспечивает необходимые удобства для водителя и пассажиров. Удобное расположение органов управления и приборов, наличие пневматических стеклоочистителей, надежные тормоза, действующие на все колеса автомобиля, а также хорошее освещение дороги обеспечивают легкость управления и безопасность движения по любым дорогам в любое время года и суток».



У МАЗ-200В хорошо просматривается длинная колесная база

Полезным нововведением в кабинах «двух-сотого» семейства стал тахометр, устанавливавшийся на приборной панели. Такой «опции» тогда не имели даже легковушки. Этот прибор появился в кабине, поскольку водителю надо было следить за работой дизельного двигателя, который не любил высокие обороты и мог быстро из-за этого выйти из строя.

Приборный щиток МАЗ-200В был перегружен различными шкалами, за которыми водителю приходилось пристально наблюдать. В стандартное оборудование машины входили: спидометр, указатель температуры жидкости в системе охлаждения, указатель уровня топлива в баках, указатель давления в баке пускового подогревателя

двигателя и амперметр, указатель давления воздуха в системе привода тормозов, указатель давления в системе смазки двигателя и, соответственно, тахометр.

В целом дизельный двигатель, жесткая клепаная рама, широкая колея и двойные задние скаты позволяли МАЗ-200В успешно справляться с тяжелыми грузами, а неприхотливость автомобиля в обслуживании и высокая ремонтопригодность обеспечили ему популярность в автохозяйствах. Но поскольку отечественные предприятия в 50–60-х годах выпускали довольно ограниченный ассортимент полуприцепов, в том числе специализированных, то и выбор у эксплуатационников был небогатым. Иногда МАЗ-200В можно было увидеть в сцепе

с полуприцепами-тяжеловозами, полуприцепами-цистернами или специализированными полуприцепами для перевозки железобетонных изделий, но большинство выпущенных седельных тягачей МАЗ-200В эксплуатировались с бортовыми полуприцепами МАЗ-5215 производства Минского автозавода.

Производство и модернизация

Седельные тягачи МАЗ-200В начали делать в Минске с марта 1951 года. Только за первый год Минский автомобильный завод поставил народному хозяйству СССР в четыре раза больше седельных тягачей МАЗ-200В, чем ЯАЗ за все время изготовления аналогичных машин в Ярославле.

Как и любое изделие любого советского автозавода, выпускавшееся много лет, МАЗ-200В периодически проходил модернизацию. Так, одно из первых важных нововведений было связано с модернизацией заднего моста. Если на седельных тягачах МАЗ-200В первых лет выпуска использовался задний мост от самосвала МАЗ-205, то с января 1957 года стали использовать редуктор, ранее устанавливавшийся только на военные версии бортового МАЗ-200Г и полноприводного МАЗ-501 — от оборонки народному хозяйству досталось лучшее. Благодаря этому тяговая способность МАЗ-200В несколько выросла.

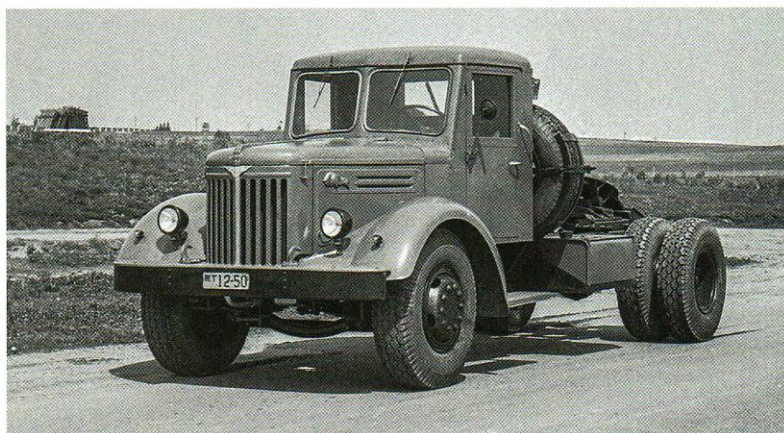
В феврале 1957 года с целью повышения надежности крепления были внедрены пе-



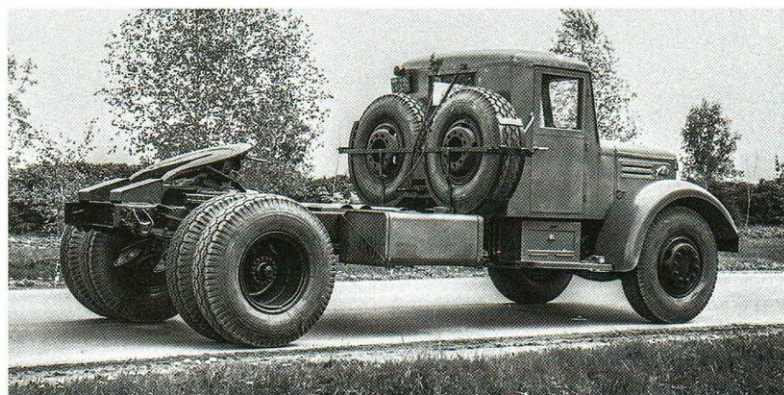
На седельном тягаче МАЗ-200В устанавливались держатели сразу для двух запасных колес

редние буксирные крюки, крепившиеся на трех болтах. При этом изменили кронштейны переднего бампера, а также расположение отверстий в бампере и брызговиках наружной обшивки радиатора и крыльев. Для устранения поломок лонжеронов рамы в зоне задней опоры двигателя были введены новые задние кронштейны передних рессор. В июле того же 1957 года внедрили более долговечный усиленный передний кронштейн задней рессоры.

Конструкторы постоянно искали пути снижения себестоимости выпускаемых автомобилей без потери надежности. Например, в сентябре 1957 года в тормозной системе для повышения долговечности трубопроводов, экономии цветного металла и снижения себестоимости медные трубки воздухопроводов диаметром 8 и 10 мм заменили стальными того же диаметра. Курс на снижение себестоимости был продолжен и в дальнейшем. Так, в 1961 году для повышения долговечности сальниковых уплотнений и экономии дефицитных материалов пробковые уплотнительные кольца сальников шарниров карданных валов МАЗ-200В (а также МАЗ-200 и МАЗ-205) были заменены резиновыми. Аналогично и пробковые сальники шарнира постоянной угловой скорости переднего моста были тоже заменены резиновыми. В 1961 году была проведена модернизация рамы МАЗ-200В. С целью экономии листового металла лонжероны рам автомобилей МАЗ-200В укоротили на 155 мм. При укорачивании лонжеронов пятая и шестая поперечины были смещены несколько вперед, а шестая поперечина была еще и развернута в горизонтальной плоскости на 180°.



Седельный тягач МАЗ-200В поздних лет выпуска. Ветровые стекла установлены на резиновых уплотнителях, держатели запасных колес другой конструкции, иные покрышки колес и т. д.



За год до этого (в 1960 году) была проведена модернизация седельно-сцепного устройства МАЗ-200В, изменено его крепление к раме. Усилили продольную ось балансира седла, удлиннили амортизационные пружины,

изменили конфигурацию ограничителей боковой качки седла. Эти меры были предприняты для повышения долговечности седельно-сцепного устройства.

Продолжение на стр. 10



Трехвальный автопоезд в составе тягача МАЗ-200В и двух полуприцепов МАЗ-52155 — такие автопоезда, например в Москве, перевозили пакетированный строительный кирпич

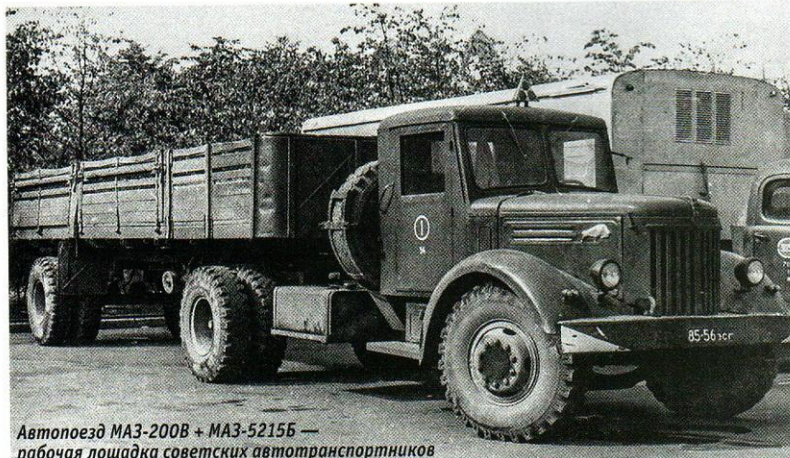




В 1962–1965 годах выпускался седельный тягач МАЗ-200М, который отличался от МАЗ-200В новым V-образным двигателем ЯМЗ-236 мощностью 180 л.с. Появление

этой временной «переходной» модификации объяснялось тем, что новый двигатель уже был подготовлен к производству в Ярославле, а выпуск бескапотных машин

семейства МАЗ-500 с этим двигателем на заводе в Минске задерживался. В результате было принято решение направлять выпускаемые дизельные моторы ЯМЗ-236 на комплектацию грузовиков семейства МАЗ-200, в основном седельных тягачей МАЗ-200М и бортовых грузовиков МАЗ-200П, так как мощность их штатного мотора всегда считалась недостаточной. Темпы выпуска седельных тягачей МАЗ-200В и МАЗ-200М наращивались вплоть до 1964 года, когда был достигнут максимум производства — 19 126 седельных тягачей, из них 9027 МАЗ-200В и 10 099 МАЗ-200М. Однако во всем «двухсотом» минском семействе седельные тягачи оказались довольно малочисленным изделием. Их выпустили примерно в 10 раз меньше, чем всех вариантов МАЗ-200 (бортовые и шасси), и в 10 раз меньше, чем самосвалов МАЗ-205, которые являлись основной моделью завода.



Автопоезд МАЗ-200В + МАЗ-5215Б — рабочая лошадка советских автотранспортников

Статистика производства седельных тягачей МАЗ-200В и МАЗ-200М

Год	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965
МАЗ-200В	200	175	243	58	20	110	600	994	1036	1326	2321	1292	245	56	351
МАЗ-200М	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1617	2969	3252	2258
Всего	200	175	243	58	20	110	600	994	1036	1326	2324	2909	3214	3308	2609



Самосвальный автопоезд MAZ-200P + MAZ-5232

Несмотря на то что седельный тягач MAZ-200B сам являлся модификацией базового бортового грузовика, на его базе все же существовали две спецмодификации, предназначенные для работы со специализированными полуприцепами.

MAZ-200P

Этот тягач, появившийся в 1962 году, предназначался для работы с самосвальным полуприцепом MAZ-5232. Под капотом тягача установили мощный 180-сильный V-образный дизель ЯМЗ-236. Основное отличие MAZ-200P заключалось в установке коробки отбора мощности и гидронасоса для привода самосвального механизма полуприцепа.

В 1963 году конструкция полуприцепа MAZ-5232 была довольно сильно пере-

смотрена — даже внешне этот полуприцеп стал выглядеть иначе. В дальнейшем его производили для комплектации седельных тягачей MAZ-504Б, специально выпускаемых под этот полуприцеп. А вот седельные тягачи MAZ-200P остались только в опытных образцах.

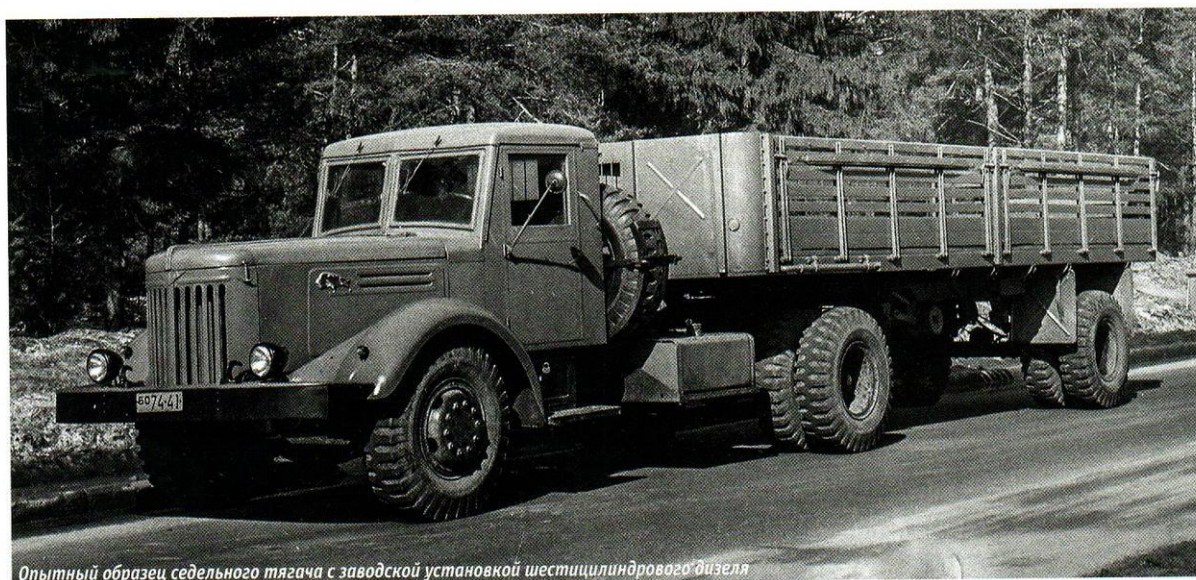
MAZ-200И

Опытная модель седельного тягача была создана специально для работы с полуприцепом-топливозаправщиком ТЗ-16

(ТЗ-16000) на аэродромах с твердым покрытием. Тягач имел ряд особенностей по искрозащищенности, но остался в единичном экземпляре, поскольку оказался недостаточно энерговооруженным для сцепки с двухосным полуприцепом-заправщиком ТЗ-16, который вместе с топливом весил более 33 т. В реальной эксплуатации с ТЗ-16 использовались трехосные седельные тягачи с более мощными двигателями — сначала ЯАЗ-210Д, а затем КрАЗ-221.



Седельный тягач MAZ-200И с полуприцепом-топливозаправщиком ТЗ-16



Опытный образец седельного тягача с заводской установкой шестицилиндрового дизеля

МАЗ-200В с рядными шестицилиндровыми двигателями

Ахиллесовой пятой седельных тягачей МАЗ-200В считалась недостаточная мощность двигателя. Предназначенные для работы в составе автопоездов, в том числе с полуприцепами-тяжеловозами, они больше других моделей нуждались в мощном силовом агрегате. Но отечественная промышленность могла предложить лишь аналогичный по конструкции шестицилиндровый рядный двигатель ЯАЗ-206А мощностью 165 л.с. (вместо рядного четырехцилиндрового ЯАЗ-204В мощностью 135 л.с.).

Эти моторы, созданные как единое унифицированное семейство, имели много общего, в том числе единые стыковочные элементы со сцеплением и коробкой передач, поэтому установки более мощных моторов на МАЗ-200В не вызвали особых конструктивных проблем, кроме одной — шестицилиндровые двигатели оказывались намного длиннее четырехцилиндровых и под стандартный капот «двухсотого» семейства не помещались. Для их установки приходилось заметно удлинять капот вместе с боковинами и переставлять вперед радиатор вместе с облицовочной решеткой.

Впервые эту работу проделали на Минском автозаводе еще в середине 50-х годов — опытный образец проходил испытания со стандартным полуприцепом МАЗ-5215Б. Производство этой машины не было освоено автозаводом, но по этому образцу в дальнейшем переделывали тягачи по всей стране, устанавливая на них более мощные дизели. В этом особенно преуспел московский Автокомбинат №1 Мосавтотранса: реконструируя собственные тягачи, здесь умудрялись цеплять к ним по два стандартных полуприцепа, тем самым удваивая возможности машины. Такие сцепки использовались в Москве, например при перевозке паллетов с кирпичом.



Переделка седельного тягача с установкой шестицилиндрового дизеля, выполненная московскими автотранспортниками

Полуприцеп МАЗ-5217

Полуприцеп-фургон МАЗ-5217, предназначенный для перевозки товаров народного потребления как в открытой, так и в закрытой таре, был лишь опытным образцом. Серийно этот полуприцеп Минский автозавод не выпускал.

Опытный полуприцеп-фургон МАЗ-5217 был построен в 1955 году на шасси одноосного бортового полуприцепа МАЗ-5215, который выпускался серийно.

Полуприцеп состоял из следующих основных узлов: рамы с закрепленным на ней шкворнем, оси с колесами и ступицами, тормозной системы, опорного устройства, электрического оборудования и цельнометаллического кузова-фургона.

Рама — сварная из штампованных профилей и профильного проката с уступом в передней части, над седельным устройством тягача. Шкворень крепился к раме между средними лонжеронами посредством гайки и шплинта. Доступ к гайке шкворня осуществлялся через люк в полу кузова, закрытый металлической крышкой. Снизу к внутренним лонжеронам рамы приваривался лист наката полуприцепа. Задняя часть рамы была трехъярусной. К лонжеронам нижнего яруса рамы крепились на заклепках кронштейны рессор и опорных катков.

Ось изготавливалась из трубы с впрессованными в нее цапфами и приваренными рессорными площадками и фланцами крепления тормозных суппортов. Ступицы колес были литыми, монтировались на двух конических роликоподшипниках каждая. Крепление ступиц осуществлялось посредством гайки, контргайки и опорной шайбы. Подвеска оси выполнялась на продольных полуэллиптических рессорах — основной и дополнительной. Рессора крепилась к переднему кронштейну с помощью



Опытный автопоезд в составе седельного тягача МАЗ-200В, полуприцепа МАЗ-5217 и прицепа МАЗ-5214

пальца, задняя рессора была скользящей. Крепление рессоры к оси производилось двумя стремянками.

Колеса использовались с двойными скатами размером 12.00-20. Давление в шинах должно было поддерживаться на уровне 5,5 кг/см².

Опорные катки предназначались для поддержания полуприцепа в горизонтальном положении при отцепленном седельном тягаче. Опорное устройство полуприцепа представляло собой два винтовых домкрата, шарнирно закрепленных на раме полуприцепа. Силовая передача домкрата состояла из пары «винт-гайки» и пары конических шестерен.

Тормоза использовались колодочные, автомобильного типа, привод тормозов — пневматический, действующий от педали тормоза

из кабины тягача. Привод тормозов осуществлялся по однопроводной системе.

Пневматический привод состоял из следующих узлов и деталей: соединительной головки, крана ручного управления, воздухораспределительного клапана тормоза, воздушного баллона со спускным краном, трубопроводов, соединяющих узлы между собой.

Впереди полуприцепа, на передней поперечине рамы, устанавливалась соединительная головка, которая предназначалась для подключения питания полуприцепа воздухом от тягача. К передней соединительной головке полуприцепа присоединялся шланг тягача, в результате чего тормозная система тягача через трубопровод и кран ручного управления сообщалась с верхней полостью воздухораспределительного клапана полуприцепа. Нижняя полость клапана присоединялась трубопроводами к тормозным камерам.

Кузов представлял собой классическую конструкцию фургона с двумя распашными дверями в корме и двойной распашной дверью по правому борту. Пол имел переменную высоту, а внутренние размеры кузова составляли 7470×2500×2150 мм.

Поскольку Минский автозавод не располагал достаточными производственными площадями для выпуска фургонов, серийное производство МАЗ-5217 развернуто не было.



Сцепка МАЗ-200В и полуприцепа-фургона МАЗ-5217



Полноприводной седельный тягач МАЗ-501В с полуприцепом МАЗ-5215Г

Полуприцеп-фургон МАЗ-5217 был лишь опытной конструкцией, поэтому никаких «потомков» он после себя не оставил. Но у этого полуприцепа были «близкие родственники», которые продолжили соседнюю ветвь генеалогического древа бортовых полуприцепов Минского автозавода.

МАЗ-5215Г

Одноосный автомобильный полуприцеп МАЗ-5215Г являлся «военной» модификацией полуприцепа МАЗ-5215 и предназначался для работы в паре с полноприводным седельным тягачом для МАЗ-501В. Поскольку седельное устройство у МАЗ-501В располагалось выше, чем у МАЗ-200В, то и клиренс полуприцепа МАЗ-5215Г был увеличен — его рама отличалась от стан-

дартной наличием дополнительного подрамника высотой 160 мм в зоне подвески полуприцепа. Кроме того, в раме была изменена круговая обвязка для возможности установки неоткидных бортов платформы. Платформа дополнительно снабжалась деревянными дугами с металлической угловой связью и тентом, состоящим из двух частей — основной и задней. Основную часть тента привязывали веревками к коробам,

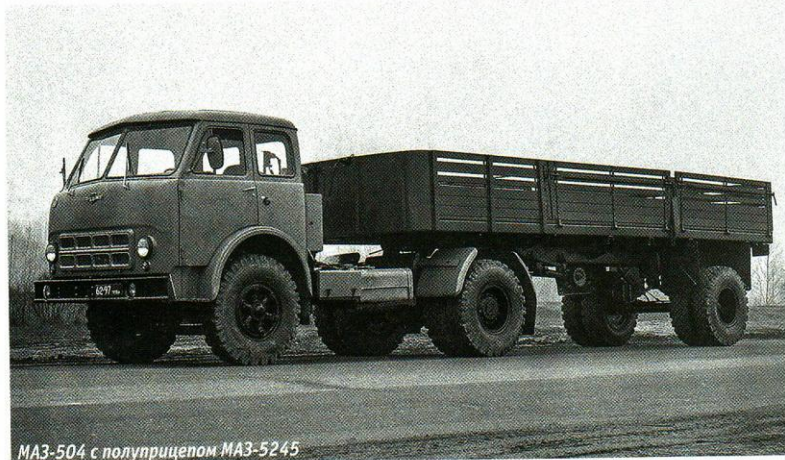
расположенным по наружному периметру рамы полуприцепа, а заднюю крепили ремнями к задней дуге тента и веревками к заднему борту. Снятый тент укладывался в передней части платформы, а дуги при этом устанавливали в специальные гнезда, расположенные в передней части бокового борта.

МАЗ-5245

Одноосный автомобильный бортовой полуприцеп МАЗ-5245 был новой моделью, пришедшей на смену МАЗ-5215. Серийный выпуск этой модели начался в первом полугодии 1961 года.

У МАЗ-5245, по сравнению с МАЗ-5215, была на тонну увеличена грузоподъемность, которая составляла 13 500 кг против 12 500 кг. Немного увеличилась общая длина — 8120 мм против 7840 мм. При этом собственный вес полуприцепа удалось снизить на 200 кг по сравнению с предыдущей моделью.

В остальном общие конструктивные решения были схожими. Работали МАЗ-5245 в паре как с тягачами МАЗ-200В, так и с седельными тягачами нового поколения — бескапотными МАЗ-504.



МАЗ-504 с полуприцепом МАЗ-5245

Технические характеристики МА3-200В

Число мест	3
Наибольший допустимый вес полуприцепа с грузом	16 500 кг
Максимальная скорость автопоезда с полной нагрузкой	55 км/ч
Контрольный расход топлива на 100 км при скорости 30–40 км/ч	44 л
Электрооборудование	24 V
Аккумуляторная батарея	6-СТ-128
Генератор	Г-106
Реле-регулятор	РР-106
Стартер	СТ-26
Размер шин	12.00-20
Полный вес автомобиля-тягача (при нагрузке на седло 7200 кг)	13 985 кг
Передний осевой вес при полной нагрузке	3785 кг
Задний осевой вес при полной нагрузке	10 100 кг
Вес автомобиля-тягача (в снаряженном состоянии без прицепа)	6560 кг
Передний осевой вес снаряженного автомобиля	3390 кг
Задний осевой вес снаряженного автомобиля	3170 кг
Минимальный радиус поворота, м	
по наружному переднему крылу	10,1
Рулевой механизм	
двухзаходный червяк с боковым сектором; передаточное число — 21,5	
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 пневматическим приводом, действует на все колеса	
ручной — ленточный, на трансмиссию с механическим приводом	
Сцепление	
однодисковое, сухое, диаметр ведомого диска — 352 мм	

Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах, с пятой повышающей передачей

Передаточные числа

I — 6,17; II — 3,40; III — 1,79; IV — 1,00; V — 0,78; задний ход — 6,69

Карданная передача

два карданных вала, трубчатые, с шарнирами на игольчатых подшипниках; передний вал с промежуточной опорой

Главная передача

двойная: пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических; передаточное число — 9,81

Двигатель

ЯАЗ-М204В, дизельный, рядный, четырехцилиндровый, двухтактный, с непосредственным впрыском и прямоточной продувкой, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм	108
Ход поршня, мм	127
Рабочий объем, л	4,65
Степень сжатия	17,0
Порядок работы цилиндров	1-3-4-2

Максимальная мощность

135 л.с. при 2000 об/мин

Максимальный крутящий момент

51 кгс·м при 1400–1700 об/мин

Технические характеристики полуприцепа-фургона МА3-5217

Грузоподъемность	11 000 кг
Вес в снаряженном состоянии (без нагрузки)	5500 кг
База	4450 мм
Колея по серединам двойных скатов	1920 мм
Просвет под убранными катками опорного устройства	350 мм
Просвет под осью колес	440 мм
Основные габариты полуприцепа	7650×2680×3300 мм
Размеры кузова внутренние	7470×2500×2150 мм
Размер шин	12.00-20
Наибольшая скорость с полной нагрузкой	50 км/ч

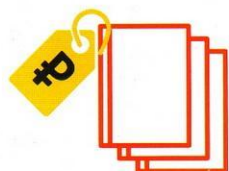
ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент*!**

Узнайте больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

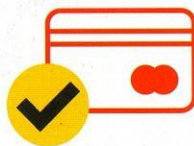
ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ
ОПЛАТА



ДОСТАВКА
ПО РОССИИ



*Подробнее об условиях на сайте deagostini.ru и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ОДА3-47093 (ЗИЛ-4331)

Спрашивайте в киосках или закажите
на сайте www.deagoshop.ru

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



16+

DeAGOSTINI