

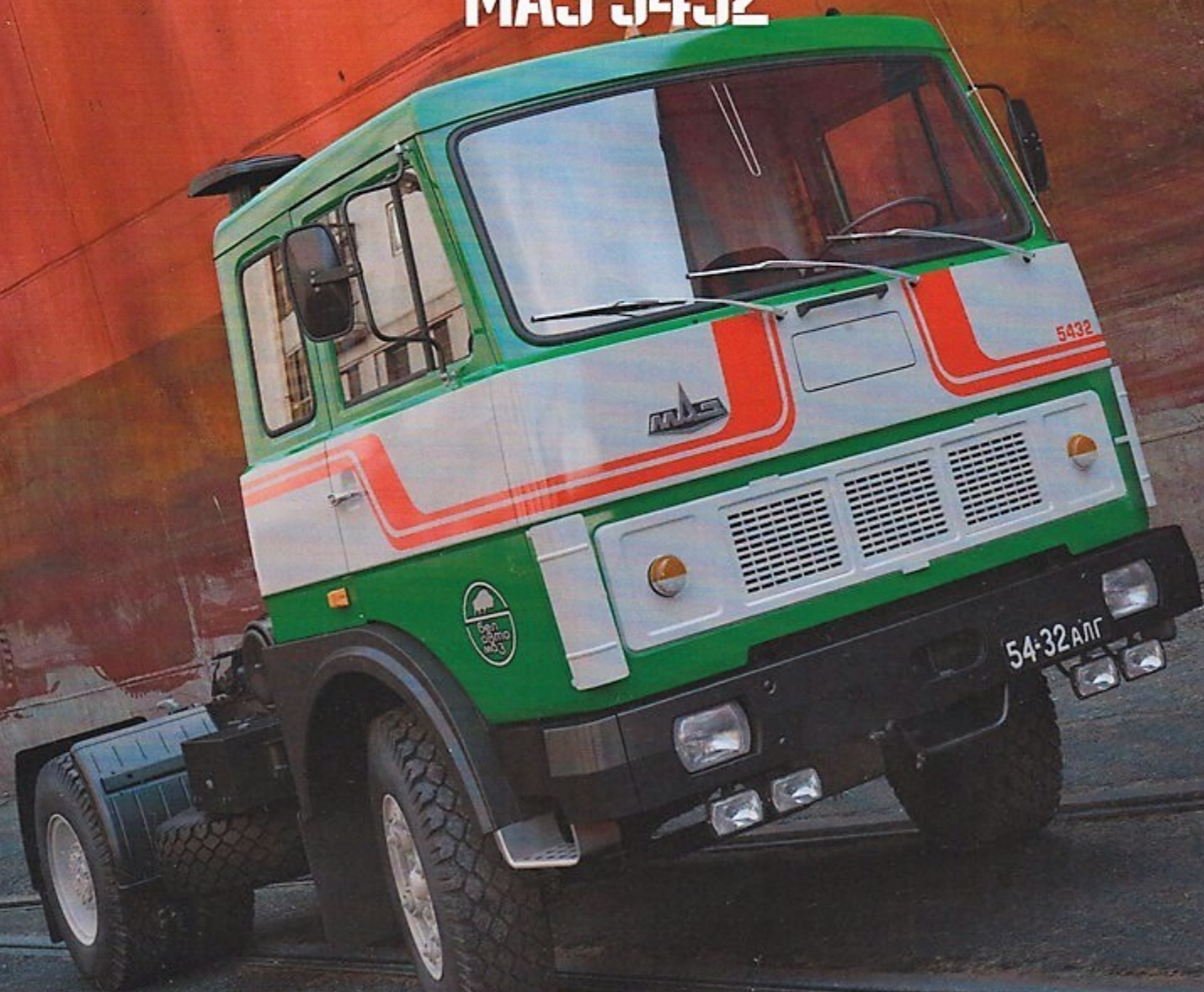
РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 999 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ



ГРУЗОВИКИ

№ 45

МАЗ-5432



САМЫЙ МАССОВЫЙ СЕДЕЛЬНЫЙ ТЯГАЧ ☆ ОПЫТНЫЕ СЕРИИ ☆ ВЕРСИИ ДЛЯ ЕВРОПЫ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №45, 2019

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: Д. А. Кабертай

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 Дистрибушен Сервисиз»
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной
службе по надзору в сфере связи, информационных
технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

БЕЛАРУСЬ

Импортер и дистрибутор в РБ: ООО «Росчерк»,
220100 г. Минск, ул. Сурганова, 57Б, оф. 123
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: 999 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, 10 (верх), 8–9: ООО «Тайга Групп»;
стр. 16: ООО «Идея Центр»; стр. 3–7, 10 (низ), 10–15:
частная коллекция Максима Шелепенкова

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»
© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

Текст — Николай Марков

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 информа-
ции, причиняющей вред их здоровью и развитию».
Издание для взрослых, не подлежит обязательному
подтверждению соответствия единым требованиям
установленным Техническим регламентом Таможен-
ного союза «О безопасности продукции, предназ-
наченной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011
от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов
и Алексей Радованов

Дата печати (производства): 25.02.2019
Дата выхода в России: 19.03.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

ПОСТРОЙТЕ ЛЕГЕНДАРНЫЙ ОТЕЧЕСТВЕННЫЙ ИСТРЕБИТЕЛЬ



- ✓ МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КОРПУС
- ✓ ПОДВИЖНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ МОДЕЛИ
- ✓ ЛЕГКАЯ СБОРКА
- ✓ МАСШТАБ 1:24



НАЧНИТЕ
СОБИРАТЬ

49

за

₽
Рекомендуемая
розничная цена
1-го выпуска

ОФОРМИТЕ ПОДПИСКУ НА WWW.DEAGOSTINI.RU



Автомобили семейства МАЗ-500, массовое производство которых стартовало в 1965 году, стали для советской автомобильной промышленности настоящим прорывом. Тем не менее, до технического уровня зарубежных аналогов того времени они не дотягивали. Поэтому вскоре на Минском автозаводе были развернуты работы сразу по двум направлениям: модернизации и расширению гаммы серийных моделей, а также созданию принципиально нового семейства тяжелых грузовиков.

За и против

В 1961 году главным конструктором Минского автозавода стал Михаил Степанович Высоцкий — молодой (назначен на должность в возрасте 33 лет), но высокопрофессиональный и амбициозный в хорошем смысле этого слова инженер. Высоцкий не боялся экспериментировать, поэтому опытные образцы новых модификаций семейства МАЗ-500 появлялись в 60-е годы, как грибы после дождя. Большое внимание главный конструктор уделял развитию темы автопоездов, особенно магистральных, рассчитанных на междугородные и международные перевозки. Серийные седельные тягачи МАЗ-504 комплектовались шестицилиндровыми дизелями ЯМЗ-236, которые развивали мощность 180 л.с. В составе автопоезда полной массой 24 т их энерговооруженность получалась очень скромной. Поэтому одним из ключевых направлений дальнейшего развития семейства была

установка более мощных двигателей. Уже в конце 60-х годов на минских грузовиках опробовали новейшие ярославские агрегаты ЯМЗ-238Е (265–270 л.с.) и ЯМЗ-238Н (300–330 л.с.). Специально под эти моторы была спроектирована и восьмиступенчатая двухдиапазонная коробка передач ЯМЗ-238П. Это позволило отказаться от двухскоростных ведущих мостов, которые прежде удваивали количество ступеней в трансмиссии тяжелых «магистральников» МАЗ-514 и МАЗ-515 с пятиступенчатыми коробками ЯМЗ-236. Новые двигатели проходили испытания как на обычных грузовиках МАЗ-500А с колесной формулой 4х2, так и на новых, еще более тяжелых тягачах с колесной формулой 6х4 — бортовом МАЗ-514Б и «седельнике» МАЗ-515Б. В подобной комплектации минские грузовики становились равноценны по тяговым качествам самым последним образцам западноевропейских магистральных тягачей.

Далеко не сразу идея производства в Минске тяжелых трехосных «магистральников» нашла поддержку в высших эшелонах власти. За их судьбу пришлось побороться, поскольку в Минавтопроме у этого решения оказалось неожиданно много противников, посчитавших создание таких машин проявлением недопустимой конкуренции между МАЗом и КрАЗом. И аргументация о принципиальном различии сферы применения минских и кременчугских «трехосок» срабатывала не всегда. К тому же быстрому освоению новых грузовиков мешало одно серьезное обстоятельство: ЯМЗ не был готов к поставкам восьмицилиндровых турбомоторов на МАЗ, поскольку весь их сравнительно скромный объем выпуска целиком уходил на нужды оборонки и тракторостроения. Поэтому единственной реальной подвижкой в развитии отечественных «магистральников» стало освоение в самом конце 1970 года двухосных седельных тягачей МАЗ-504В с безнаддувными дизе-



Опытный автопоезд в составе тягача МАЗ-3515 и полуприцепа МАЗ-941

ропейского производства, которые предполагалось использовать на зарубежных направлениях. Первыми ласточками стали закупленные в 1973 году 100 шведских тягачей Volvo F89 с 330-сильными двигателями и еще 100 тягачей Mercedes-Benz L2232S с 320-сильными моторами, приобретенных в 1975 году. В дальнейшем поставки европейских тягачей в «Совтрансавто» приобрели регулярный характер. Вот так довольно неожиданно Минский автозавод столкнулся с конкуренцией на домашнем рынке. И теперь, чтобы вернуться на престижные международные маршруты даже у советского перевозчика, минчанам нужно было готовить совершенно новую машину мирового уровня.

Новое поколение

На протяжении всех 70-х годов Минский автозавод не оставлял попыток наладить производство магистральных тягачей с форсированным мотором и заметно улучшенным интерьером кабины в рамках старого «пятисотого» семейства. Если заглянуть в автомобильные справочники советских времен, можно найти сведения о серийном выпуске как минимум трех подобных машин: трехосных седельных тягачей МАЗ-515Б, трехосных бортовых грузовиков МАЗ-514Б и двухосных грузовиков МАЗ-53352 с удлиненной колесной базой. Однако справочники умалчивают, что все эти грузовики находились в про-

лами ЯМЗ-238 мощностью 240 л.с. Правда, поначалу и они были большой редкостью: первое время «восьмерками» комплектовался лишь каждый десятый сходящий с конвейера «седельник». Тягачи МАЗ-504В сразу же начали активно поступать в компанию «Совтрансавто», осуществлявшую перевозки в страны Восточной и Западной Европы, а также поставляться на экспорт. Однако большого интереса за рубежом они уже не вызывали: к началу 70-х годов все грузовики МАЗ серии «500» заметно уступали западным одноклассникам. И скромный мотор в паре с неэффективной пятиступенчатой коробкой передач был лишь частью проблемы.

Кабина не обеспечивала достаточного комфорта, имела всего одно примитивное спальное место и не отличалась безопасностью. Внутри было шумно и тряско. А автомобиль в целом имел довольно ограниченный ресурс и не самую высокую надежность. Не в восторге от серийных МАЗов — тихих и экономичных — было и «Совтрансавто». К тому же любая поломка минского тягача на международных рейсах, особенно в западных странах, создавала серьезные проблемы в связи с отсутствием там мазовских сервисных станций. В итоге перевозчик пролоббировал решение о закупках крупных партий тягачей западноев-



Автопоезд МАЗ-5432 + МАЗ-9397



Седельный тягач МАЗ-5432 из третьей опытной серии (1973 год)



MAZ-5432 третьей опытной серии с полуприцепом MAZ-9397

изводстве всего по три-четыре года, а их суммарный тираж едва перевалил отметку в 100 экземпляров — капля в море даже по меркам «Совтрансавто», в парке которого числились 3,5 тыс. тягачей. Тем не менее, эти полусерийные машины сослужили Минскому автозаводу очень важную службу. Они позволили накопить драгоценный опыт по работе новых узлов и агрегатов, которые должны были использоваться и на грузовиках следующего поколения. А это новое поколение сразу проектировалось как обширное семейство автомобилей с разными колесными формулами, различными силовыми агрегатами и надстройками.

В министерские планы опытно-конструкторских работ по новой технике семейство перспективных минских грузовиков попало в самом начале IX пятилетки. Первоначально базовой моделью в нем числился бортовой грузовик полной массой 16 т — именно так было записано в первом техническом задании, датированном 14 декабря 1971 года, и в первом техническом проекте, утвержденном в Минавтопроме 22 декабря 1972 года. Однако в дальнейшем приоритеты поменялись, и базовой моделью стал считаться флагман всего семейства — наиболее мощный седельный тягач с колесной формулой 6х4, которому и предстояло «дать отпор» иностранным тягачам.

Техническое задание 1971 года появилось не на пустом месте. В инициативном порядке работу над грузовиками нового поколения Высоцкий развернул сразу, как только на конвейер встало семейство MAZ-500. В 1970 году был готов полноразмерный макет перспективной кабины нарочито кубической формы с полностью проработанным интерьером. Именно этот макет и взяли за основу при постройке настоящих кабин для самых ранних опытных образцов новых грузовиков, изменив лишь незначительные детали. Например, по требованию перспективных правил ЕЭК ООН прямоугольные фары производства ГДР (такие же, как на новых «Москви-



MAZ-5432 четвертой опытной серии получил совершенно новую кабину (1975 год)



MAZ-5432 четвертой опытной серии во время испытаний на горных дорогах. На крыше установлен кондиционер

чах») перенесли ниже, с передней панели в бампер. Две первые серии опытных образцов, строившихся в период 1970–1972 годов, включали в себя шесть автомобилей пяти модификаций. Некоторые из них получили такие же обозначения, как и их аналоги из «пятисотого» семейства. Открывали серию двухосные бортовые грузовики MAZ-3500A/MAZ-5336 (две единицы), а также трехосный грузовик MAZ-6303. Помимо новой кабины с двумя спальными местами, от обычных автомобилей MAZ-500A и MAZ-514B они заметно отличались увеличенной колесной базой и удлиненными металлическими платформами. Другая пара автомобилей — седельные тягачи MAZ-3504B (4х2) и MAZ-3515 (6х4), в основном соответствующие по конструкции ходовой части тягачам MAZ-504B и MAZ-515 из «пятисотого» семейства. В дальнейшем их переименовали в MAZ-5432 и MAZ-6422 соответственно. Пятой моделью семейства стал самосвал MAZ-3503A с новой, более технологичной платформой и короткой дневной кабиной, которую также предполагалось использовать на специальных шасси, лесовозах и тягачах, работающих на коротком плече.



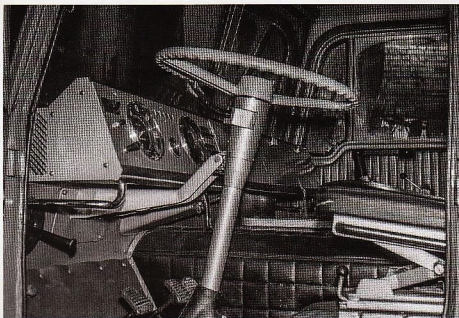
Все эти автомобили, будучи экспериментальными образцами, имели множество отличий. На них опробовались разные варианты панелей приборов, подрулевых переключателей, указателей поворотов и задних фонарей, тормозных систем (с энергоаккумуляторами или барабанным «ручником»), бамперов, стеклоочистителей (с двумя или тремя щетками). Ветровые стекла на некоторых машинах изначально были выполнены двухсекционными,

с центральной перемычкой, но потом заменены в процессе испытаний цельными. На первом из двух построенных MAZ-3500A очень непривычно был решен вопрос с организацией спального места для второго водителя. Для этого требовалось сдвинуть правое кресло вперед, к панели приборов, а затем выдвинуть из-под основной спальной полки дополнительный матрас, который пристыковывался сбоку к подушке водительского сиденья. Это, конечно,



Серийный образец тягача MAZ-5432





Интерьер опытной кабины образца 1972 года (МАЗ-35048)

было сложно и неудобно: альтернативный вариант с двумя спальными полками, расположенными одна над другой, оказался куда практичнее. У трехосных автомобилей принципиально различалась конструкция задней подвески. На седельном тягаче еще стояла старая подвеска типа *Eaton-Hendrickson* от МАЗ-514 и МАЗ-515, в которой две продольные рессоры своими концами крепились к раме, а центральной частью опирались на две продольные балансирующие балки. Мосты, в свою очередь, крепились к концам балансирных балок и дополнительно фиксировались от продольных перемещений реактивными штангами.

А вот на бортовом грузовике была установлена классическая рессорно-балансирующая подвеска, которой позже оснащались автомобили МАЗ-514Б и МАЗ-515Б. Также на МАЗ-6303 и МАЗ-5336 вместо привычного для советских водителей бускирного прибора смонтировали современное беззазорное сцепное устройство. Наконец, различались и силовые агрегаты. На самосвале, который должен был работать без прицепа, применили «шестерку» ЯМЗ-236А: ее мощность довели до 195 л.с. за счет увеличения максимальных оборотов до 2300. Для двухосного бортового грузовика решили использовать форсированную аналогичным образом до 265–270 л.с. «восьмерку» ЯМЗ-238Е. На трехосных модификациях применили опытные ярославские «восьмерки» с турбонаддувом, а к двухосному седельному тягачу адаптировали опытный чехословацкий дизель *Skoda M 835* (V-8, 310 л.с.). При этом на двух автомобилях МАЗ-3500А и МАЗ-3503А оставили серий-

ные пятиступенчатые коробки передач ЯМЗ-236, а для других использовали новую восьмиступенчатую коробку ЯМЗ-238П. Интересно, что изначально на передках автомобилей МАЗ-3500А и МАЗ-3515 вместо привычной мазовской эмблемы красовался шильдик *Super*, приклепленный ради маскировки. Правда, как вспоминали сами заводчане, во время испытаний на дорогах общего пользования большого секрета из происхождения этих машин никто не делал. Отсюда и пошло прозвище «СуперМАЗ», прочно приклеившееся впоследствии к «магистральникам» из семейства МАЗ-6422.

Плюс на минус

Уже в 1973 году появилась третья серия доработанных опытных образцов, в которой все автомобили строились парами (всего 10 шт.). Однако эти пары не всегда были одинаковыми: например, один из седельных тягачей 6х4 получил турбодизель ЯМЗ-238Н (МАЗ-6422), а другой — газотурбинный двигатель ГАЗ-99ДМ (МАЗ-6423). На самосвалах остались безнаддувные шестичилиндровые дизели. На двухосные бортовые грузовики МАЗ-5336 поставили моторы ЯМЗ-238Е мощностью 265 л.с., а на трехосные МАЗ-6303 — турбодизели ЯМЗ-238Н, настроенные на отдачу в 320 л.с. Но в целом конструкция автомобилей уже пришла к общему знаменателю: по дизайну кабины, интерьеру, особенностям ходовой части они были уже практически одинаковыми.

В том же 1973 году появились и две новые модификации — северные бортовые гру-

зовики МАЗ-533601 и МАЗ-630301. Правда, они были не построены заново, а переоборудованы из автомобилей МАЗ-5336 и МАЗ-6303 второй опытной серии. На северных машинах поставили более мощную печку и серьезно утеплили кабину: под декоративную обивку пола, передней панели и дверей добавили войлочные маты, еще три войлочных мата в моющихся чехлах навесили изнутри по периметру спального отсека, полностью загородив окна, сделали термощумоизоляцию на крыше, предусмотрели съемный чехол для решетки радиатора. Все стандартные резиновые изделия и эксплуатационные жидкости поменяли на морозостойкие, картер двигателя утеплили фальшподдоном, а для топливного бака и термозолированного ящика АКБ предусмотрели подогрев выхлопными газами. Чуть позже, в 1974 году, подоспела лесовозная модификация МАЗ-5434 с полноприводной трансмиссией, подготовленная на замену серийному лесовозу МАЗ-509.

С весны до зимы 1974 года автомобили нового семейства успешно прошли приемочные испытания, а в 1975 году их подробно изучили военные специалисты, проверив на соответствие «Дополнительным техническим требованиям Министерства обороны СССР к базовым моделям грузовых автомобилей, прицепов и полуприцепов общего назначения» (ОСТ № 37.001.001-70). Без замечаний не обошлось: государственная комиссия отметила неудачную конструкцию панели приборов с монотонным щитком и разнотипными переключателями, а также завышенный в сравнении с иномарками расход топлива. А военных не устроила низкая проходимость, расположение передних бускирных кроков и недостаточная прочность бампера — им нельзя вытолкнуть застрявший впереди автомобиль. Кроме того, конструкторам выдали предписание предусмотреть места для размещения личного оружия, шагнувшего инструмента, дозиметрического прибора и фильтровентиляционной установки, смонтировать розетки для подключения прибора ночного видения и фонаря в кузове, проработать возможность установки кронштейнов для санитарных носилок и откидных скамеек в грузовой платформе. А вместо немецких







прямоугольных фар заводу порекомендовали ориентироваться на отечественные круглые фары, на которые можно смонтировать светомаскировочные приспособления — в Советском Союзе любая машина была «немного военной»! Но плюсов у машин нового семейства было намного больше. Уместно будет провести некоторые параллели с серийно выпускавшимися в то время грузовиками «пятисотой» серии. В кабине заметно увеличился запас свободного пространства, улучшилась обзорность. На порядок удобнее стал спальный отсек, в котором к тому же появилась вторая полка шириной 70 см для сменщика. В распоряжении и водителя, и пассажира теперь имелись подрессоренные регулируемые сиденья, противосолнечные шторки. Рулевая колонка получила возможность регулировки по углу наклона. Появилась более аккуратная обивка и приличная шумоизоляция. Сама кабина теперь откидывалась при помощи гидроцилиндра. Электропроводка получила штекерные разъемы, а светораспределение фар стало соответствовать европейским нормам.

Опытный вариант МАЗ-5432 с комплектом оборудования для снижения аэродинамического сопротивления

Передняя подвеска обрела удлиненные рессоры с уменьшенным количеством листов. Кардинально поменялась тормозная система, получившая пружинные энергоаккумуляторы, отдельный пневматический привод с регулятором тормозных сил в заднем контуре и влагомаслоотделитель с автоматическим удалением конденсата. Установка современной пневмоаппаратуры стала возможной после покупки

соответствующих лицензий у фирм WABCO и Knorr-Bremse. У тормозных колодок увеличилась площадь фрикционных накладок. Появился моторный тормоз-замедлитель с пневматическим приводом. Ведущие мосты, сохранив принципиальную конструкцию, стали долговечнее за счет более совершенной технологии производства (переход на штампованную балку, внедрение операций по шлифов-



ке и термообработке зубьев шестерен). В системе выпуска газов появились гибкий сильфон и глушитель, которого прежде вообще не было на машинах пятисотой серии с турбомоторами. Во впускной системе применили более совершенный воздушный фильтр сухого типа, который расположили справа позади кабины. А для повышения запаса хода емкость топливного бака подняли до 350 л.

Нет предела совершенству

В ноябре 1975 года госкомиссия подписала акт приемочных испытаний, и МАЗы нового семейства были рекомендованы в серию. Тем не менее, доводочные работы на этом не прекратились. Много внимания, например, уделялось вопросу снижения расхода топлива. Не очень хорошие показатели экономичности тягачей МАЗ были обуслов-



Интерьер опытной кабины образца 1975 года

конструктивными особенностями дизелей ЯМЗ, довольно большим сопротивлением качению у шин советского производства и несовершенной аэродинамикой опытных кабин. На первые два фактора конструкторы Минского автозавода напрямую повлиять не могли, поэтому сосредоточились на третьем — снижении коэффициента аэродинамического сопротивления. Для этого пластилиновый макет кабины отвозили в Москву на продувку в аэродинамической трубе, и по результатам проведенных исследований разработали фактически новый вариант кабины, которую применили на четвертой серии опытных образцов 1975 года постройки.

Не будет большим преувеличением сказать, что в новой кабине от старой остались лишь дверные ручки да эмблема! Полностью поменялась конструкция крыши, форма дверных проемов и колесных арок, форма и размеры бокового остекления. Край двери опустился ниже уровня бампера, прикрыв собой ступеньку. Немного увеличился угол наклона ветрового стекла, а само стекло превратилось из почти плоского в заметно изогнутое и получило трехщелевые «дворники». Под передним бампером появилась юбка с окнами под «противотуманки» и ступеньками для протирки стекла. Прочнее и эстетичнее стали кронштейны зеркал заднего вида с двумя точками опоры. Вместо круглых комбинированных фонарей, совмещавших «поворотники» и габаритные огни, на тех же местах установили прямоугольные фонари от ВАЗ-2103. Наконец, подъемный люк в передней панели кабины стал меньше по высоте и получил новый рисунок решетки, но теперь над ним сделали отдельный лючок для доступа к горловине радиатора. Столь же радикально изменился и интерьер, в котором появилась совершенно новая двухцветная панель с комбинированными приборами, центральной консолью со встроенным радиоприемником и столиком, заходящим на кожух моторного отсека. Причем из-под столика выдвигался вместительный вещевой ящик. Обновилась рулевая колонка, педаль сцепления стала подвесной вместо напольной, а кран стояночного тормоза переехал в более рациональное место слева от водительского сиденья. Сиденья получили подлокотники и тканевую обивку, а в механизме их подрессоривания

Серийный МАЗ-5432, поступивший в 1-й автокомбинат Главмосавтопранса

Интерьер кабины образца 1978 года

торсионную подвеску заменили на пружинную. Наконец, ради повышения комфорта конструкторы внесли изменения и в подвеску самой кабины.

В следующем, 1976 году, была готова еще одна серия из четырех опытных образцов с очередной порцией косметических изменений кабины (модели 5336, 6422, 5551, 5432). Наиболее серьезное изменение коснулось люка в передней панели, который увеличился по ширине до максимально возможного размера и отныне стал местом крепления заводской эмблемы. Вдвое шире стал и лючок горловины радиатора. А вот от юбки под бампером отказались, предусмотрев отдельную прочную ступеньку между лонжеронами рамы. Локальные изменения коснулись также кронштейнов зеркал, поручней под ветровым стеклом, воздухозаборника двигателя и т.д. Между собой кабины разных опытных образцов отличались, например, формой нижней части дверных панелей (с подштамповками или без) и наличием (либо отсутствием) отдельной решетки в передней панели для забора воздуха в систему отопления.

Больше всего изменений, в том числе и технических, было у построенного позже всех седельного тягача МАЗ-5432: на нем стояли, к примеру, рулевой механизм полунинтегрального типа и новые мосты, принятые затем для всего семейства. А вот от опробованного на образцах 1976 года варианта установки корпуса воздушного фильтра возле правой подножки кабины в дальнейшем отказались как от крайне неудачного, вернув фильтр за кабину. В 1977 году появилась очередная серия опытных образцов с новой панелью приборов и другим вариантом оформления облицовки радиатора. Однако и эта внешность не стала окончательной: лишь на образцах 1978 года сформировался привычный дизайн кабины серийных автомобилей семейства МАЗ-6422 с круглыми комбинированными фонарями, встроенными в откидную панель с тремя квадратными решеточками. Тогда же, в 1978 году, дело дошло и до сборки первой промышленной партии тягачей МАЗ-6422 в количестве 10 шт. — именно они положили начало серийному производству автомобилей нового семейства. А вот выпуск двухосных тягачей МАЗ-5432 задержался на три года: первую машину собрали на главном конвейере 19 мая 1981 года.



При полной массе в 16 т серийный тягач МАЗ-5432 допускал нагрузку на седло до 8800 кг, что позволяло ему буксировать полуприцепы общим весом в 26 800 кг — на тонну больше, чем разрешалось автомобилю МАЗ-504В. При этом основным полуприцепом для МАЗ-5432 считался бортовой МАЗ-9397 грузоподъемностью 20 100 кг. Дополнительные 40 л.с. мощности нового тягача практически не сказались на максимальной скорости: в зависимости от передаточного числа ведущего моста (6,59 либо 6,33) автопоезд мог разогнаться до 88

или 92 км/ч, что не сильно отличалось от предельных 85 км/ч автопоезда с тягачом МАЗ-504В. Однако в динамике разгона разница была существенной, а потому во время сравнительных испытаний новый автопоезд в любых условиях демонстрировал более высокую (примерно на 7%) среднюю скорость. К тому же он потреблял примерно на 10% меньше топлива. Первое время объемы производства тягачей МАЗ-5432 оставались очень скромными из-за того, что Ярославский моторный завод отгружал в Минск слишком мало дизе-



Серийный МАЗ-5432 на ВДНХ БССР

лей с турбонаддувом (львиную долю этих моторов забирали оборонка и тракторная промышленность). Преодолеть дефицит моторов удалось лишь в 1983 году, что позволило сразу довести выпуск автомобилей МАЗ-5432 до 918 единиц против 54 годом ранее. В том же 1983-м тягачи МАЗ-5432 и МАЗ-6422 были удостоены Государственного Знака качества. А уже по итогам 1985 года «тридцать вторые» стали самыми массовыми седельными тягачами Минского автозавода, впервые обогнав на несколько

десятков единиц прежнего лидера — МАЗ-504В. Производство тягачей МАЗ-5432 и МАЗ-6422 — первой генерации серийных «СуперМАЗов» — продолжалось совсем недолго. Уже во втором полугодии 1985 года начался процесс постепенного перехода на выпуск модернизированных машин второй генерации, которым были присвоены обозначения МАЗ-54322 и МАЗ-64227. Внешних изменений они практически не претерпели, однако их ресурс вырос

с 320 до 450 тыс. км при одновременном увеличении межсервисного интервала с 5 до 8 тыс. км. А в 1986 году до конвейера добрались и упрощенные двухосные седельные тягачи серии МАЗ-5433 — с укороченной колесной базой, дневной кабиной и шестичилиндровым дизелем ЯМЗ-236М2. Освоив полную запланированную линейку седельных тягачей из семейства МАЗ-6422, завод смог уже в течение 1987 года полностью свернуть производство всех седельных тягачей из старого «пятисотого» семейства.

Технические характеристики МАЗ-5432	
Число мест	2
Максимальная скорость автопоезда	88 или 92 км/ч
Контрольный расход топлива автопоезда при 60 км/ч	37,5 л/100 км
Электрооборудование	24 В
Аккумуляторная батарея	6СТ-190ТР (2 шт.)
Генератор	Г273
Стартер	СТ103-А01
Размер шин	300-508Р
Нагрузка на седло	8800 кг
Допустимая масса полуприцепа	26 800 кг
Масса, кг	
снаряженная	7050
полная, в том числе:	16 000
на переднюю ось	6000
на заднюю ось	10 000
Наименьший габаритный радиус поворота, м	
	8,8
Дорожный просвет, мм	
	270
Рулевой механизм	
	винт с шариковой гайкой и рейка с зубчатым сектором, с гидроусилителем, передаточное число — 23,6
Подвеска передняя	
	на двух продольных полуэллиптических рессорах, с телескопическими амортизаторами
Подвеска задняя	
	на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами

Сцепление	
	двухдисковое, сухое, с механическим приводом выключения, снабженным пневмоусилителем
Тормоза	
	рабочие — барабанные на всех колесах, с двухконтурным пневматическим приводом
	стояночный — пружинные энергоаккумуляторы на задних колесах
	вспомогательный — моторный
Коробка передач	
	механическая, восьмиступенчатая, синхронизированная
Передаточные числа	
	I — 7,73; II — 5,52; III — 3,94; IV — 2,80; V — 1,96; VI — 1,39; VII — 1,00; VIII — 0,71; задний ход — 11,78 и 2,99
Главная передача	
	двойная, с конической центральной передачей и планетарными ступичными редукторами, передаточное число — 6,59 или 6,33
Двигатель	
	ЯМЗ-238П, V-образный, 8-цилиндровый, дизельный, четырехтактный, с турбонаддувом, жидкостного охлаждения
Диаметр цилиндра, мм	130
Ход поршня, мм	140
Рабочий объем, л	14,86
Степень сжатия	15,2
Максимальная мощность	
	280 л.с. при 2100 об/мин
Максимальный крутящий момент	
	1050 Нм при 1500 об/мин



MAZ-54326 с дизелем MAN

За долгие годы производства семейство MAZ-6422 успело обзавестись даже не десятками, а сотнями модификаций. Мы рассмотрим четыре версии седельных тягачей с колесной формулой 4×2, созданных на Минском автозаводе в 80-е годы.

MAZ-54326

В 1988 году Минский автомобильный завод заключил соглашение о сотрудничестве с западногерманской фирмой MAN. Результатом стала разработка новых модификаций магистральных тягачей MAZ-54326 (4×2) и MAZ-64226 (6×4), адресованных компании «Совтрансавто» для использования на рейсах в Западную Европу. На эти машины установили 12-литровую рядную турбодизельную «шестерку» MAN D2866LXF мощностью 360 л.с., работавшую в паре

с 16-ступенчатой коробкой передач ZF. На эти тягачи, получившие название MAZ-MAN, в качестве опции можно было смонтировать радиоприемник, кондиционер, жидкостной автономный отопитель и французские шины Michelin вместо советских И-111А (это позволяло снизить расход топлива на 10%). При этом максимальная скорость автопоезда с таким мотором могла превышать 100 км/ч. Товарный выпуск подобных автопоездов стартовал уже в 1989 году.



MAZ-5432C

MAZ-5432C

Во второй половине 80-х советские производители тяжелых грузовиков дружно увлеклись идеей участия в европейских кольцевых гонках тягачей. С этой целью в 1987 году, взяв за основу серийные тягачи MAZ-54322, минчане построили три гоночных грузовика MAZ-5432C. В первоначальной конфигурации они имели стандартный мотор ЯМЗ-238ПМ (280 л.с.), а вся «спортивность» заключалась в каркасе безопасности, более скоростном редукторе заднего моста, дополнительных амортизаторах и стабилизаторе в подвеске. В 1988 году применили 18-литровый дизель ЯМЗ-8424С, мощность которого постепенно, к 1992 году, увеличилась с 700 до 1300 л.с. В результате ежегодных доработок на гоночных MAZах появлялись новые мосты и подвеска, более эффективные тормоза с ABS, доработанный привод переключения передач с пневмоусилителем. Наивысшим достижением тягачей MAZ стало второе место на французском этапе чемпионата Европы.

MAZ-5433

В 1986 году Минский автозавод освоил выпуск упрощенного двухосного седельного тягача MAZ-5433, призванного заменить в производственной программе старую модель MAZ-5429. В отличие от MAZ-54322, этот тягач получил шасси



MAZ-5433 с шестицилиндровым дизелем и дневной кабиной

от самосвала MAZ-5551 с уменьшенной на 250 мм колесной базой, более скромным шестицилиндровым дизелем ЯМЗ-236М2 (180 л.с.), простенькой пятиступенчатой коробкой передач и укороченной кабиной без спального места. Максимальный вес буксируемого полуприцепа для такого тягача составлял 18,5 т. Эти машины в основном

применялись для перевозки строительных грузов в городских условиях.

MAZ-54331

Одновременно с обычным шестицилиндровым тягачом MAZ-5433 в производство была запущена и его гидрофицированная модификация MAZ-54331, предназначенная

для буксировки самосвалов полуприцепов и панелевозов с гидравлическим приводом опорных устройств (в модельном ряду она заменила старый тягач MAZ-5430). MAZ-54331 отличает коробка отбора мощности с подсоединенным к ней масляным насосом НШ-46, а также масляный бак на правом лонжероне рамы.



Гидрофицированный тягач MAZ-54331

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) 660-02-02

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

АП-3(130)-148А

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

Представленные автомобили могут отличаться
от реально существующих моделей,
представленных в каталоге



DeAGOSTINI