

maz.by МАЗ

МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



ЭКОМАЗ 20



ТЕСТ-ДРАЙВ

8



СОТРУДНИЧЕСТВО

24



ДАКАР-2018

30

Льготный Лизинг



maz.by

Выгода 4,8%

от ежемесячных лизинговых платежей

АО «Сбербанк Лизинг», АО «ЛК «ЕВРОПЛАН», ООО «Балтийский лизинг», ООО «Лизинг-Трейд», ПАО «ТрансФин-М», ООО «Лизинговая компания «Дельта» работают с ведущими российскими и зарубежными производителями и поставщиками автомобилей, для того, чтобы предлагать грузовые автомобили и другую технику в лизинг на привлекательных условиях:

Аванс от 10%

Низкий первоначальный взнос позволяет приобрести сразу несколько автомобилей с минимальными стартовыми вложениями или взять более дорогой автомобиль.

Удорожание от 0%

Благодаря скидкам, полученным от автопроизводителей и дилеров, вы можете взять автомобили в лизинг с удорожанием от 0%.

Низкие платежи и сезонный график

Долгий срок лизинга

Возможность пользоваться транспортом на необременительных условиях.

За дополнительной информацией обращаться по телефонам:

Управление продаж грузовой техники:
тел.: /+375 17/ 217 99 22, 296 12 01, 217 96 87
тел./факс: /+375 17/ 217 98 67
e-mail: rf@maz.by

Управление продаж пассажирской техники:
тел.: /+375 17/ 217 25 70, 217 99 31
факс: /+375 17/ 217 22 40
e-mail: bus@maz.by

Управление продаж специальной техники и шасси:
тел.: /+375 17/ 217 94 69, 217-99-05
тел.: /+375 17/ 217-93-97, 217-93-98
факс: /+375 17/ 217 20 77, 217 25 29
e-mail: st@maz.by
e-mail: kran@maz.by

Для потребителей-резидентов Российской Федерации



СОДЕРЖАНИЕ



2 НОВОСТИ



20 НОВИНКИ
ЭКОМАЗ



8 ТЕСТ-ДРАЙВ
Легкость
движения



26 ТЕХНОЛОГИИ
МАЗ
и Mercedes



12 ПАРТНЕРСТВО
Новое
сердце
МАЗа



28 ИСТОРИЯ
Самый-
самый
самосвал



18 ТЕХНИКА
Огнеборец



24 СОТРУДНИЧЕСТВО
Немецкое
качество
в МАЗовской
упаковке



30 СПОРТ
Серебро на юбилей

«МИКСЕР» ПОВЫШЕННОГО КОМФОРТА

Компания «АКСИОМ-групп» представила автобетоносмеситель АБС-9ДА на шасси МАЗ-6501С5 в «люксовом» исполнении.

Являясь официальным лицензионным сборочным производством торговой марки «TIGARBO» в Республике Беларусь, компания «АКСИОМ-групп» осуществляет монтаж бетоносмесительного оборудования ЗАО «КОМЗ-Экспорт» (Россия) на шасси Минского автомобильного завода.

Бетоносмесительная установка, оптимальная для шасси 6x4 вместимостью 9 м³ (геометрический объем 14,4 м³), рассчитана на перевозку 18 050 кг смеси. Смесительный барабан из износостойкой стали, диаметр барабана 2 300 мм. Привод осуществляется от автономного двигателя DEUTZ (Германия) через редукторы ZF (Германия) или ZTS (Словакия). Маслоохладитель – АКГ (Германия) или Sesino (Италия). Емкость бака для воды – 800 л.

В качестве шасси-носителя в данном случае был выбран МАЗ-6501С5 с полной массой 33 500 кг и двигателем ЯМЗ-53603.10 мощностью 330 л.с., отвечающим экологическим нормам Евро-5. Такой выбор силовой установки был обусловлен требованием потенциальных клиентов из Украины, а также с учетом перехо-

да с января 2018 года государств – членов Таможенного союза на пятый экологический класс. Коробка передач механическая, 9-ступенчатая (ZF 9S1310T0 или Fast Gear 9JS135TA).

Для демонстрации своих возможностей «АКСИОМ-групп» на первом экземпляре провела доработку кабины: потолок и задняя стенка обтянуты качественным кожзаменителем с рисунком в виде ромбов, на креслах, дверных ручках и рулевом колесе прострочка красной нитью, установлены электроподъемники и центральный замок. Кроме того, имеется кондиционер, смонтирована дополнительная шумоизоляция, а над головой водителя расположена мультимедийная система с CD/MP3 магнитолой Alpine CDE-181RM и парой динамиков в специальных подиумах.

Сама кабина была дополнительно перекрашена высококачественной полиуретановой краской для повышения антикоррозионных свойств, а также установлена на пневмоподвеску с целью повышения комфорта.

В планах предприятия также изготавливать более компактную модель АБС-5ДА на шасси МАЗ-5340С2 (4x2), а суммарный выпуск довести до 100 ед. в год.



БЕЗ ДОРОГ

Полноприводный бортовой грузовик МАЗ-6318Н9 с колесной формулой 6x6 пополнил ряды минских вездеходов.

Новинка представляет собой автомобиль повышенной проходимости нового поколения. Основное визуальное отличие от своего предшественника, МАЗ-6317, – современная кабина типа «5440».

Кроме того, на МАЗ-6318Н9 применяется рама лестничного типа с лонжеронами, изготовленными из равнополочного швеллера из высокопрочной стали (ее прочность увеличена на 20 %). Была переработана подвеска – новый модернизированный передний мост со штамповарным картером, с новой конструкцией ШРУСа уменьшенного диаметра и новой конструкцией 5-сателлитной бортовой колесной передачи. Усовершенствован также внедорожный арсенал – модернизированная раздаточная коробка рассчитана на момент до 20 000 Нм, с функцией отключения переднего ведущего моста, и предусмотрены четыре блокировки: межколесная заднего моста, межколесная среднего моста, межосевая среднего и заднего моста и межосевая переднего моста и задней тележки.



Бортовой грузовик является логическим продолжением новой линейки трехосных вездеходов МАЗ четвертого поколения. Автомобиль с полной массой в 28 950 кг рассчитан на перевозку грузов весом до 15 140 кг в кузове вместимостью 36,8 м³. Кроме того, предусмотрена возможность работы в составе автопоезда с полной массой 65 000 кг.

Силовая установка – дизельный двигатель ЯМЗ-652 Евро-4 мощностью 412 л.с. или ЯМЗ-653 Евро-5 мощностью 420 л.с. соответственно. На выбор предлагается две механические коробки передач: 16-ступенчатая ZF 16S2525T0 и 12-ступенчатая Fast Gear 12JS200 TA.



КАЗАНЬ ВЫБРАЛА АВТОБУСЫ МАЗ

Минский автомобильный завод поставил 128 городских автобусов в Казань. Большая их часть будет использоваться для перевозки гостей чемпионата мира по футболу, который стартует в середине июня в России.

Поставки касаются 139 автобусов, 128 из которых уже поступили в автопарки Казани. Оставшаяся партия автобусов прибудет в Татарстан до начала футбольного чемпионата.

Казань приобрела городские автобусы МАЗ 203069. Во время чемпионата мира их будут задействовать для перевозки футбольных болельщиков, а после окончания соревнований – на городских маршрутах Казани. Всего же за 10 лет Татарстан приобрел более 600 белорусских автобусов. В частности, к Универсиаде 2013 года МАЗ реализовал в Казани более 230 единиц техники.

Белорусские автобусы пользуются большой популярностью в России. Они надежные, неприхотливые и при этом ассоциируются с европейским комфортом. Они помогут российским городам во время чемпионата мира по футболу. Важно и то, что потом они будут использоваться для перевозки пассажиров на городских маршрутах, то есть останутся жителям.

Городской автобус МАЗ 203069 оборудован двигателем Mercedes Benz и автоматической коробкой передач. Внутри установлено 28 сидений, а всего салон вмещает 105 пассажиров. Предусмотрены также раскладные пандусы и современная система вентиляции, а еще четыре камеры для передачи изображения на монитор водителя.

МАЗ за три года поставил более 1000 автобусов в российские города, принимающие чемпионат мира по футболу. Помимо Казани, Минский автозавод, в частности, собрал около 100 «футбольных» автобусов для Самары. Также были поставки в Москву, Санкт-Петербург, Калининград, Ростов-на-Дону, Екатеринбург, Саранск, Сочи и Волгоград.

ПЕРВЕНЕЦ «ЗУМЛИОН-МАЗ»




Разработка совместного предприятия «Зумлион-МАЗ» – автокран ZMC-25-1B на шасси MAZ-6312B3-429-001.

25-тонный автокран стал первой моделью белорусско-китайского СП, начавшего свою деятельность в прошлом году. Одним из достоинств новинки стала телескопическая четырехсекционная стрела овоидного сечения, придающего повышенную жесткость, что в свою очередь увеличивает точность рабочих движений при проведении монтажных операций в узких зонах и при ветреной погоде.

Учитывая, что максимальный вылет стрелы достигает 32,5 метра (с гуськом 40,5 м), немаловажным является тот факт, что кабина крановщика не только имеет большую площадь остекления, но и оснащена функцией изменения угла наклона. При необходимости она может отклоняться вверх на угол до 20°, позволяя оператору работать в более комфортных условиях. Управление крановыми операциями осуществляется с помощью гидравлических джойстиков. Опционально возможна установка кондиционера.

Специально для автокрана ZMC-25-1B было разработано облегченное шасси MAZ-6312B3-429-001 с колесной формулой

6x4. Его особенностями являются: модернизированная усиленная передняя подвеска с увеличенной до 8000 кг нагрузкой на ось и интегральное рулевое управление. Благодаря доработке удалось достичь полного соответствия требованиям весового контроля и получить возможность передвигаться по дорогам общего пользования без специального разрешения. Полная масса крана в транспортном положении составляет 24 тонны, при этом осевой развесовки 8000 x 8000 x 8000 кг. Шасси комплектуется 270-сильным дизельным двигателем ЯМЗ-5361 уровня Евро-4 и механической 9-ступенчатой коробкой передач ZF 9S1310T0. Отбор мощности – NH/1b.

В настоящий момент модельный ряд «Зумлион-МАЗ» состоит из двух кранов: 25-тонного ZMC-25-1B на шасси MAZ-6312B3-429-001 (6x4) и 60-тонного ZMC-60 на шасси MAZ-6516B9-460-001 (8x4). Кроме того, уже разработан проект автокрана грузоподъемностью 25 тонн на полноприводном шасси 6x6 с двигателем экологического класса Евро-5 и модернизации шасси 60-тонника для возможности передвигаться по дорогам общего пользования без специальных разрешений. 

К ЛЕСОЗАГОТОВКАМ – ГОТОВ!




Прицеп-сортиментовоз MAZ-892630 после завершения испытаний был представлен в 2017 г. лесозаготовительным компаниям.

Благодаря односкатной ошиновке всех трех осей и применению шин 16,00R20 прицеп прекрасно подходит для работы в составе автопоезда со стандартными тягачами на внедорожных шинах. Следуя точно по колею, оставленной тягачом, в отличие от

прицепов с двухскатной ошиновкой он не требует дополнительных усилий на буксировку. Сортиментовоз рассчитан на работу в составе автопоезда с полноприводным автомобилем MAZ-6317 либо его аналогами.

Грузоподъемность прицепа – 16 000 кг, подвеска – рессорно-балансирная. Для фиксации сортамента предназначено 4 (модель 892630-010) либо 6 ложементов (модель 892630-020) с натяжными устройствами. Габаритная высота по верхней части коников 4000 мм. Длина рабочей поверхности платформы 7650 мм.

Применение ложементов для перевозки бревен не является единственным вариантом исполнения прицепа. В дальнейшем возможно изготовление на его базе классических бортовых прицепов, контейнеровозов, цистерн либо установка специализированных надстроек.

В настоящий момент завершаются испытания еще одной модели сортиментовоза – MAZ-893700. Это более тяжелая модель, рассчитанная на перевозку 42 м³ сортамента общим весом до 22 300 кг на пневмоподвеске или 21 500 кг на подвеске с рессорами. 

ГОРОДСКОЙ САНИТАР

Каналопромывочная машина MAZ-4926W2-L30 совместно производства датской компании J.Hvidved Larsen A/S и завода MAZ.


Автомобиль предназначен для промывки ливневых и хозяйственно-бытовых канализационных труб диаметром до 600 мм и транспортировки ила к месту утилизации. Для этих целей машина оснащена насосом высокого давления производительностью 127 л/мин, направляющим в канализацию струю воды под давлением до 160 атмосфер.

Особенность MAZ-4926W2-L30 в том, что 4-кубовая цистерна оснащена подвижной перегородкой. По мере расхода воды гидравлический поршень смещается к передней стенке, освобождая место для осадков из канализации. Для откачки осадка имеется вакуумный насос производительностью 5400 л/м, засасывающий в освободившуюся емкость ил и песок. Таким образом, каналопромывочная машина MAZ-4926W2-L30 одновременно выполняет функции двух автомобилей – промывочной и илососной.

Автоматическая система управления регулирует работу двигателя в связке с насосами в зависимости от текущей ситуации.

А за счет теплоизоляции и электроподогрева автомобиль может работать и при отрицательных температурах.

Цистерна изготовлена из стали, не требующей антикоррозийного покрытия.

Учитывая специфику работы в стесненных городских условиях, в качестве носителя используется шасси MAZ-4381W2, оснащенное 185-сильным дизельным двигателем Cummins ISB4.5e4185 экологического класса Евро-4. 



НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ



Активно развивающимся способом продвижения продукции Минского автомобильного завода на мировом рынке стало создание совместных предприятий (СП) по сборке техники МАЗ.

Так, в феврале 2018 года в **Каире (Египет)** состоялось официальное открытие сборочного производства по выпуску грузовых автомобилей и спецтехники. Производственные мощности СП позволяют выпускать до 500 автомобилей в год при работе в односменном режиме и до 1000 при работе в две смены.

В настоящее время согласован перечень деталей и узлов автотехники, которые будут локализованы в Египте в рамках намеченного плана достижения уровня локализации производства. Это даст возможность на льготных условиях поставлять производимую продукцию на рынки стран, входящих в интеграционное объединение COMESA (общий рынок Восточной и Южной Африки).


Процессом локализации сейчас занимается и СП «МАЗ Азия» во **Вьетнаме**, созданное в партнерстве с компанией AuViet Industry и имеющее в линейке восемь базовых моделей автотехники МАЗ. Планируется, что к 2020 году продукцию СП локализуют до уровня, достаточного для полного признания на местном рынке выпущенной автотехники. Это позволит беспрошленно продавать автотехнику как во Вьетнаме, так и в девяти других странах АСЕАН (Ассоциации стран Юго-Восточной Азии). В частности, речь идет об Индонезии, Таиланде, Филиппинах.

В 2017 году начался выпуск техники МАЗ и на автосборочном заводе компании Astana Motors в **Алматы (Казахстан)**. Первыми моделями стали трехосные самосвалы МАЗ-5516Х5 и МАЗ-6501Н9, а в дальнейшем модельный ряд предприятия будет расширен за счет седельных тягачей, бортовых автомобилей, эвакуаторов и мусоровозов. С 2018 года вся производимая на совместном предприятии техника будет соответствовать классу Евро-5.

Ежегодно увеличиваются поставки машинокомплектов прицепов на АО «Семипалатинский машиностроительный завод» для дальнейшей сборки.

С 2007 года в **Азербайджане** успешно функционирует сборочное производство грузовиков на Гянджинском автомобильном заводе (ГАЗ).

В 2018–2019 гг. планируется организовать сборку грузовой техники МАЗ в **Узбекистане**.

Российская компания «Ремонтно-механический завод РаритЭК» из Набережных Челнов разработала на платформе автобуса МАЗ-206 собственную модель Lotos, оснащенную газовым двигателем Yuchai YC4G190N-50, работающим на сжатом природном газе (метане). 184-сильный двигатель, отвечающий нормам Евро-5, сумел зарекомендовать себя в России как весьма надежный, выходящий без поломок более 1 млн км. 



Открытие СП в Египте



Сборочный цех на совместном предприятии в Египте



Визит правительственной делегации из Беларуси на СП «МАЗ Азия»


ВЗГЛЯД С ВЫСОТЫ

Автогидроподъемник АГП-40-К на полноприводном шасси МАЗ-6317Х5 стал самым высотным в линейке автозавода.

Новая модель автоподъемника предназначена для проведения строительного-монтажных и ремонтно-декоративных работ на зданиях и сооружениях бригадой из трех человек при максимальной грузоподъемности люльки подъемника 350 кг. Благодаря тому, что максимальный вылет у подъемника составляет не менее 18–20 м, в зависимости от положения стрелового оборудования, а рабочая высота АГП достигает 40 м, возможности строителей и ремонтников в обслуживании объектов с развитыми цокольными этажами значительно растут. Кроме того, за счет вертикального выдвижения секций опорной колонны машина имеет возможность работать вдоль отвесной стены без изменения наклона стрелы, только выдвижением телескопических секций. Специальное исполнение основного гидрораспределителя и регулируемый насос позволяют выполнять позиционирование люльки подъемника с точностью до нескольких сантиметров, что обязательно оценят специалисты по выполнению ремонтно-монтажных работ. Также потребители останутся довольны великолепной плавностью движения рабочих органов, что способствует комфортным условиям работы на высоте. Дополнительно конструкцией предусмотрена возможность поворота люльки под углом до 45° в любую сторону с высокой точностью (за это отвечает электропривод), что также обеспечивает максимум удобства в работе. Еще одна важная особенность – оборудование автоподъ-



ъемника является полноповоротным, не имеющим ограничений по количеству совершаемых оборотов в одну сторону. С учетом специфики проводимых работ потенциальными клиентами – отсутствие дорог с покрытием на подъездах к строительным объектам, необходимость оперативного проведения работ вне зависимости от погодных условий – в качестве базового автомобиля применено полноприводное шасси МАЗ-6317 (6x6), оснащенное 330-сильным двигателем ЯМЗ.

Также автоподъемник именно в таком исполнении будет полезен предприятиям, проводящим обслуживание и ремонт получающих все более широкое распространение ветрогенераторных установок. 

ПРИЦЕП БОЛЬШОЙ ВМЕСТИМОСТИ

Самосвальный прицеп МАЗ-856102-020 для самосвального автопоезда увеличенной грузоподъемности.



На прицеп установлена прямоугольная 21-кубовая платформа с задней разгрузкой, аналогичная той, что серийно устанавливается на самосвалы семейства «6501».


Допустимая грузоподъемность прицепа для эксплуатации по дорогам общего пользования – 20 000 кг. В то же время запас конструкции прицепа позволяет при работе на закрытых технологических дорогах увеличивать данный параметр до 24 000 кг.

Базой для новинки послужило 3-осное шасси с двухскатной ошиновкой, с равномерным распределением нагрузок по осям (по 10 000 кг на каждую).

Прицеп МАЗ-856102-020 рассчитан на работу в составе автопоезда с 4-осным самосвалом МАЗ 6516С9 грузоподъемностью 28 500 кг.

Благодаря установленному на прицепе дышлу ступенчатой конструкции с центральной балкой автомобиль-самосвал имеет возможность разгружаться, не отцепляя прицеп.

В итоге суммарная полная масса самосвальной сцепки при работе на закрытых территориях может достигать 78 800 кг!

В настоящее время прицеп прошел все испытания и является товарным образцом. 

ЛЕГКОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Ограничения на движение по Московской КАД и введение системы оплаты проезда «Платон» для грузовиков с полной массой более 12 тонн в свое время наделали много шума среди перевозчиков, работающих на территории России.

Практически все мировые производители отреагировали на сложившуюся ситуацию созданием специальных модификаций с повышенной или искусственно заниженной полной массой. Минский автомобильный завод не остался в стороне от данной ситуации и представил свой вариант новых 12-тонников, созданных на базе семейства «Корнет».

Кроме того, новые модели «Корнетов» – МАЗ-4381С0 и полноприводный МАЗ-4372С0 – теперь оснащаются «ярославцами» экологического класса Евро-5. Весомым преимуществом данных 4,8-литровых «четверок» ЯМЗ-53423 является то, что чистота выхлопа в них достигается применением системы EGR, а значит, нет необходимости в регулярном пополнении запасов «мочевины». Согласитесь, для бюджетного грузовика это актуально, особенно когда нет возможности проконтролировать качество заливаемой в бак жидкости AdBlue.

Когда нюансы не видны

Несмотря на то, что предполагаемые условия работ для моделей разные, они имеют ряд черт, которые с недавних пор стали характерны для всего семейства «Корнет».

Например, применение новой рамы – с лонжеронами, изготовленными из швеллера постоянного сечения по длине с увеличенной толщиной на 1 мм. Это позволило упростить ее изготовление и существенно упростило размещение различных навесных агрегатов.

Есть изменения и в ходовой части. Так, задний мост со штампованным 8-миллиметровым картером получил усиленный дифференциал с возможностью принудительной блокировки, а главная передача теперь с гипоидным зацеплением, что вкуче с производством главной передачи с использованием оборудования фирмы Gleason (США) это повысило надежность и обеспечило снижение уровня шума моста до 80 дБА.

В ступицах колес моста теперь применены австрийские подшипники, имеющие единую внешнюю обойму, что позволяет со-



Интерьер кабины соответствует всем современным тенденциям и не уступает европейским одноклассникам



Путем несложных манипуляций кабина превращается во вполне приличное место для ночевки



Угол опрокидывания кабины 540 обеспечивает прекрасный доступ для обслуживания двигателя



Вот он, «безмочевинный» ЯМЗ-53423 стандарта Евро-5 во всей красе под кабиной MAZ-4381C0



Новое размещение раздаточной коробки позволило сохранить оптимальный угол карданных валов



Защита двигателя снизу не предусмотрена за ненадобностью – от земли до картера более полуметра

кратить время простоя автомобиля при проведении ТО, так как нет необходимости в регулировке преднатяга в подшипниках.

В передней подвеске до 80 мм была увеличена ширина листов рессоры, что при той же нагрузке положительно сказалось на ее надежности. Изменения коснулись и рычагов стабилизатора передней и задней подвесок – теперь их делают из трубы, а не из полосы. Кроме того, тормозные механизмы у «Корнетов» теперь дисковые.

Автомобили «в базе» комплектуются предпусковым жидкостным подогревателем одного из трех производителей: «Адверс», Webasto или Eberspaecher. Пополнился и список опционного оборудования: возможна установка кондиционера, воздушного отопителя (Webasto или Eberspaecher), круиз-контроля, устройства вызова экстренных оперативных служб, центрального замка, электрических стеклоподъемников, электропривода зеркал. Можно заказать электроуправляемую шторку лобового стекла, противосолнечный козырек. По умолчанию автомобиль оборудован системой курсовой устойчивости производства Wabco.

Городская суeta и просторы трасс...

Впрочем, у каждой из представленных моделей есть и свои, присущие только ей особенности. MAZ-4381C0-2520-060 – классический малотоннажный «магистральник».

При грузоподъемности в 5500 кг размеры платформы с бортами из анодированного алюминиевого профиля позволяют разместить в ней 14 стандартных европоддонов. А общая кубатура кузова составляет без малого 40 м³.

Для сокращения времени на погрузочно-разгрузочные работы на данном образце применена бортовая тентовая платформа шторного типа с задними дверями, созданная совместно с бельгийской компанией Versus-Omega. Кроме того, использование бескамерных шин размерностью 245/70R19.5 вместо 20-дюймовых позволило снизить погрузочную высоту до 1250 мм вместо 1390 мм, что также облегчает процесс проведения погрузочно-разгрузочных работ.

Важный нюанс – из-за оптимизации автомобиля под ограничения, налагаемые системой «Платон», а также из-за ограничения мощностных характеристик двигателя всего 170 л.с. работа конкретной комплектации в составе автопоезда не предусмотрена.

На данном образце установлена трехместная кабина с откидным спальным местом типа «4371» с облагороженным интерьером: новые клавиши, щиток приборов, дефлекторы системы отопления и кондиционирования. На среднетоннажниках вышеперечисленные новшества, равно как бежевая обивка салона и панель приборов в серых тонах, применяются впервые.

Из ближайших планов хотелось бы отметить выпуск модификации с задней пневмоподвеской. Это позволит устанавливать на шасси надстройки с внутренней высотой 3 000 мм, что невозможно при применении рессор, так как в разгруженном состоянии автомобиль не укладывается в четырехметровое ограничение по габаритной высоте. Пневмоподвеска позволит поддерживать постоянную высоту кузова вне зависимости от загрузки, а кроме того, варьировать высоту платформы относительно рампы, упрощая тем самым проведение погрузочно-разгрузочных работ.



коробке, и как следствие ведет к снижению расхода топлива.

Двухступенчатая раздаточная коробка передач также производства ОАО «МАЗ». Она предусматривает возможность работы в следующих режимах: полный привод, полный привод и включена межосевая блокировка, передний мост отключен, включена нейтраль. Благодаря применению четырехопорного крепления появилась возможность более

Когда дороги не видать...

Полноприводный MAZ-4372C0-521-000 в отличие от «магистрального» собрата – автомобиль для наших реалий. Когда ровное полотно шоссе может без всяких предупреждений вдруг превратиться во «фронтную» дорогу, снежные перемыты очищаются строго «по графику», а не по мере их появления, а приход весны традиционно сопровождается появлением ям чуть ли не в полколеса – наличие полного привода невольно становится жирным плюсом.

На самом деле MAZ-4372C0 также подходит для работы по доставке грузов в городе и за его пределами, только с акцентом на повышение проходимости. Применение полноприводной трансмиссии, разумеется, увеличило снаряженную массу и поменяло развесовку по осям, зато повысило функциональность автомобиля в целом.

Передний мост здесь также собственного производства. Его особенности: широкое применение более надежных конических подшипников, в том числе и в шкворневом узле, малый вес при высокой надежности, большие углы поворота управляемых колес. Важной особенностью автомобиля MAZ-4372C0 является отключение переднего ведущего моста с одновременным отключением ступиц, что в свою очередь исключает потери мощности, связанные со вращением зубчатых колес в центральном редукторе, а также потери, связанные со вращением карданных валов в шкворневом узле и карданной передачи к раздаточной

свободно варьировать длину колесной базы, а также избежать появления вибраций по мере износа подушек двигателя (из-за этого менялся угол кардана, соединяющего КП и «раздатку»).

Передаточное число моста подобрано таким образом, чтобы обеспечить хорошую тягу на низах с учетом применения 6-ступенчатой коробки передач, в данном случае – Fast Gear 6J70T.

Таким образом, по внедорожному арсеналу «Корнет» ничуть не уступает своим старшим собратьям. И что особенно приятно, никакого частоклава рычагов в полу – активируется весь этот потенциал путем нажатия кнопок на панели с помощью пневматики. Современный подход!

Отметим, что MAZ-4372C0-521-000 – это оптимальная комплектация для «рабочей лошади». Двухместная кабина, универсальная бортовая платформа, низкий тент. В таком виде автомобиль легко подойдет и на роль аварийной летучки автотранспортного предприятия, и для работы в сельскохозяйственной отрасли. Монтируем лавочки в кузове – и вот тебе мини-вездеход для переброски рабочих бригад по полям.

На MAZ-4381C0 устанавливается трехместная кабина. Подводя итог, хотелось бы отметить, что MAZ-4381C0 и MAZ-4372C0 – это уже не просто очередная модернизация широко известного семейства. Скорее это новый этап его развития, на котором модельный «Корнет» сможет не просто перекрывать весь актуальный диапазон среднетоннажников, но и составить серьезную конкуренцию одноклассникам, в том числе и европейских брендов.

Техническая характеристика автомобиля MAZ-4381C0 и MAZ-4372C0

Модель	MAZ-4381C0-2520-060	MAZ-4372C0-521-000
Полная масса, кг	12 000	11 000
Снаряженная масса, кг	6 500	6 950
Грузоподъемность, кг	5 500	4 050
Вместимость кузова, м ³	38,9	23
Допустимая нагрузка: 1-/2-й оси, кг	4 300/7 700	4 500/6 500
Двигатель: тип рабочий объем, см мощность, л.с. крутящий момент, Н.м	ЯМЗ-53423 Турбодизельный, I-4, Евро5 4 800 170 при 2300 мин ⁻¹ 670 при 1200...1600 мин ⁻¹	
Коробка передач: тип; количество ступеней вперед/ назад	ZF 6S800T или Shaanxi ast Gear 6J70T Механическая; 6/1	Shaanxi Fast Gear 6J70T Механическая; 6/1
Подвеска	Рессорная с амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормозная система	Пневматическая, с дисковыми тормозными механизмами и АБС	Пневматическая, с барабанными тормозными механизмами и АБС
Колесная формула	4x2	4x4
Вместимость топливного бака, л	200	130

НОВОЕ СЕРДЦЕ МАЗА...



Так уж повелось, что чем больше выбор двигателей, устанавливаемых на «бюджетные» грузовые автомобили, тем бренд привлекательнее для потребителя.

Широкая линейка двигателей позволяет при выборе «рабочей лошади» подобрать вариант, который максимально подходит под формат выполняемых работ, хорошо изучен в конкретном регионе и обладает широким выбором запчастей на случай ремонта. В последнее время с насыщением парка дорожно-строительной техники продукцией из Китая к вышеперечисленным факторам добавился и момент унификации силовых агрегатов грузовиков и ДСТ с целью эконо-

номии на едином складе расходных материалов.

На этом фоне появление в гамме предлагаемых Минским автозаводом моторов еще одной марки не выглядит чем-то неожиданным. На этот раз выбор пал на продукцию компании Weichai Power – одного из ведущих производителей двигателей в Китае и активного игрока рынков, потенциально важных для продвижения техники МАЗ.

Теория...

В настоящее время Минский автомобильный завод активно устанавливает на свои грузовики три семейства моторов Weichai, отвечающих экологическому классу Евро-5. Данный

уровень экологичности достигается применением раствора AdBlue – так называемой мочевины. Двигатели, использующие раствор AdBlue, обладают более высоким КПД в сравнении с двигателями, использующими рециркуляцию отработавших газов. Такие двигатели менее требовательны к содержанию серы в дизельном топливе и не требуют применения «специальных» и как правило, более дорогих моторных масел. В связи с этим применение AdBlue в конечном итоге более выгодно в плане экономии горюче-смазочных материалов, что подтверждают сравнительные испытания двух технологий.

Первое семейство моторов – WP7. На выбор предлагается два 7,5-литровых двигателя WP7.270E51 и WP7.300E51 мощностью 271- и 299 л.с. соответственно. По своим массогабаритным и мощностным характеристикам они оптимально подходят для шасси под установку различного коммунального оборудования, грузовиков, работающих на коротком плече, и автомобилей, эксплуатирующихся в сельскохозяйственной сфере.

Интересный момент: именно моторам данного семейства предстоит открывать ветку МАЗов с Weichai Power, отвечающую экологическим нормам Евро-6. Практически завершен процесс адаптации моделей WP7.270E61 и WP7.300E61 к автомобилям МАЗ.

Для грузовиков «Колос» (самосвалы, автокраны и т.п.) предлагается семейство WP10. Модель WP10.375E53 представляет собой 9,7-литровую рядную «шестерку» мощностью в 375 л.с.

Высшей ступенью модельного ряда является WP12. Модель WP12.430E50 рассчитана для установки на технику семейства «Простор». Рабочий объем – 11 596 см³, мощность – 430 л.с., крутящий момент – 2060 Нм.

В плане разработки газовой тематики проводится опытная эксплуатация 280-сильного двигателя WP10NG280E51. Рядная «шестерка» семейства WP10, рассчитанная на работу на природном газе (метан), прекрасно чувствует себя как на трехосных автомобилях «6312» с полной массой 29 500 кг, так и на двухосных автомобилях «5340» с полной массой 20 500 кг.

Активно ведется и адаптация нового мотора для среднетоннажников «Корнет». Двигатель семейства WP4 представляет собой 190-сильную рядную «четверку» WP4.1NQ190E50 с рабочим объемом 4100 см³. Разумеется, он будет соответствовать экологическому классу Евро-5.

К слову, несмотря на то, что МАЗ уже не предлагает клиентам автомобили с моторами Weichai Power экологического класса ниже Евро-5, у завода есть опыт, а по большому счету и возможность, в случае крупного заказа возобновить установку двигателей WP12.430E40 (Евро-4) и даже WP10.380E32 (Евро-2) для стран, в которых действуют соответствующие нормы по токсичности отработавших газов.

...и практика

МАЗы с двигателями Weichai экологического класса Евро-4 начали поступать в продажу в 2017 году – их основными потребителями стали перевозчики из России, хотя и белорусы взяли себе несколько машин. В основном это были седельные тягачи МАЗ-544029 и МАЗ-643029, а также самосвалы МАЗ-650129.

МАЗ пристально следит за эксплуатацией техники с двигателями Weichai, периодически рассылая перевозчикам опрос-анкеты для установления четкой обратной связи. На основе ответов вносятся коррективы как в сервисное обслуживание, так и в процесс сборки.

Если говорить об общем впечатлении от нового двигателя, то оно в целом позитивное. Водители отмечают тяговитость моторов Weichai, низкий уровень шума и вибраций, а также приемлемый расход топлива.

Для поднятия интереса к новым моторам Минский автозавод



Кабина поднимается на 60 градусов, открывая доступ к двигателю. Есть и удобные металлические площадки

как на внутреннем, так и внешнем рынке применил ряд нововведений в плане сервисного сопровождения. Так, для автомобилей с двигателями Weichai Power был значительно увеличен гарантийный срок: для тягачей – 24 месяца или 200 000 км пробега, для самосвалов – 24 месяца или 100 000 км пробега. Увеличен межсервисный интервал: до 60 000 и 40 000 км пробега соот-

«МАЗ-Вейчай» сможет обеспечить собственные потребности Минского автозавода в дизельных агрегатах на 100%

ветственно, при условии применения рекомендованных производителем марок моторных масел. Кроме того, специально для российского рынка на МАЗы с двигателем Weichai дополнительно предоставляется возможность бесплатного обслуживания силового агрегата при прохождении ТО-2 и ТО-3. Кроме того, пока происходит процесс адаптации к новым моторам, практикуется создание выезд-

ных бригад с диагностическими приборами для устранения возникающих проблем в эксплуатации на территории перевозчика.

Долгосрочные планы

В то же время стоит понимать, что желание иметь независимость в выборе моторов и двигатель собственного производства – совсем разные вещи. Так что поставки Weichai Power из Китая – это все же полумера.

По этой причине в сентябре 2017 года в индустриальном парке «Великий камень» под Минском был заложен символический Первый камень в фундамент завода по производству двигателей. Совместное предприятие «МАЗ-Вейчай», учредителями которого являются Минский автомобильный завод и китайский производитель моторов Weichai Power – воплощение мечты МАЗа о собственном моторе.

По плану активная фаза строительства стартует в мае 2018 года, а уже в начале 2019 года предприятие выдаст первую продукцию. Это будут моторы Weichai нескольких семейств: WP4 (170...220 л.с.), WP7 (270...320 л.с.), WP12 (336...450 л.с.) и WP13 (480...550 л.с.) экологического класса Евро-5. Причем основная ставка будет сделана на «топовые» WP12/WP13 – их заявленный ресурс 1 200 000 км.



Двигатель WP12.430E мощностью 430 л.с. прекрасно встал под кабиной седельного тягача МАЗ-6430

Технические характеристики двигателей Weichai

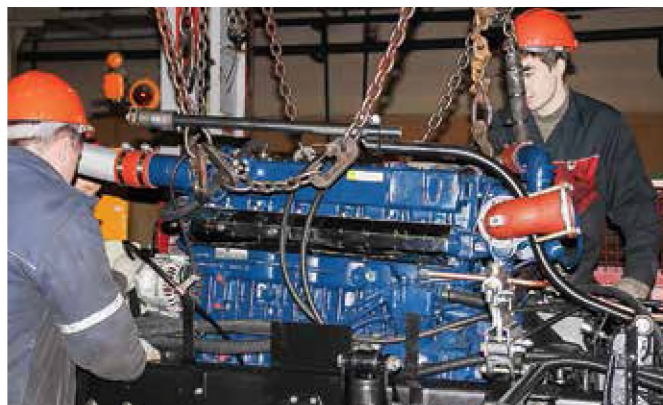
Модель	Тип/расположение/ количество цилиндров	Рабочий объем, см ³	Мощность, л.с.	Максимальный крутящий момент, Нм
WP12.430E50 (Евро-5)	Дизельный, I-6	11 596	430 при 1900 мин ⁻¹	2060 при 1000-1400 мин ⁻¹
WP10.375E53 (Евро-5)		9726	375 при 1900 мин ⁻¹	1650 при 1200-1500 мин ⁻¹
WP7.300E51 (Евро-5)		7470	299 при 2100 мин ⁻¹	1250 при 1200-1700 мин ⁻¹
WP7.270E51 (Евро-5)		7470	271 при 2100 мин ⁻¹	1250 при 1200-1400 мин ⁻¹
WP7.270E61 (Евро-6)		7470	270 при 2100 мин ⁻¹	1160 при 1200-1700 мин ⁻¹
WP4.1NQ190E50 (Евро-5)	Дизельный, I-4	4100	190 при 2600 мин ⁻¹	680 при 1300-1900 мин ⁻¹
WP10NG.280E51 (Евро-5)	Газовый, I-6	9726	280 при 1900 мин ⁻¹	1150 при 1200-1500 мин ⁻¹

Моторы будут собираться по технологии SKD, т.е. полной сборки. Первоначально все комплектующие будут поставлять только из Китая, а процесс локализации начнется после наращивания объемов производства. В первую очередь это будет «навесное» оборудование и аксессуары. В дальнейшем планируется освоить и механическую обработку деталей.

Проектная мощность завода «МАЗ-Вейчай» невелика – 20 000 ед. в год с учетом двухсменной работы. Для сравнения: в Китае Weichai Power производит 900 000 двигателей в год. К тому же на период отладки производства предприятие будет работать в одну смену и лишь по достижении годового выпуска в 10 000 агрегатов выйдет на максимальную производительность.

По расчетам, «МАЗ-Вейчай» не только сможет обеспечить собственные потребности Минского автозавода в дизельных агрегатах на 100%, но и поставлять моторы Weichai на рынки стран СНГ и дальнего зарубежья. В идеале эта цифра может достигать 30% от общего выпуска.

За 2015 и 2016 годы было реализовано всего 30 автомобилей МАЗ с двигателями Weichai. В 2017 году, когда завод активизировал продвижение новых моторов, занялся обучением специалистов СТО и организовал выездные сервисные бригады, количество проданных МАЗов с «китайским» сердцем выросло до 182 ед. С начала нынешнего года продано уже 252 автомобиля МАЗ, оснащенных двигателем Weichai Power – как говорится, «почувствуйте разницу». Причем 90% таких машин уходит в Россию, где данные моторы хорошо известны и заслужили репутацию выносливых и ремонтпригодных «рабочих лошадей».



Двигатель WP7.300E51 на конвейере в процессе установки на шасси МАЗ-534026-061



Самосвал МАЗ-650128-8570 с рядной «шестеркой» WP 12.430E50 экологического класса Евро-5



Церемония торжественной закладки Первого камня в фундамент завода по выпуску двигателей ООО «МАЗ-Вейчай»

НОВАЯ КОМПОНОВКА

Команда МАЗ-СПОРТавто готова представить спортивный грузовик нового поколения МАЗ-6440RR.

Являясь одним из лидеров грузового зачета мировых ралли-рейдов, МАЗ-СПОРТавто не остается в стороне и от создания спортивного грузовика капотной компоновки.

Перспективный автомобиль является стопроцентно собственной разработкой. Все расчеты по компоновке и подбор комплектующих произведены конструкторами команды. Воплощением их идей в металле и пластике занимаются в цехах МАЗа, а окончательная сборка традиционно будет производиться своими силами.

Одно из новшеств – сварная рама. В отличие от МАЗ-5309RR, где все кронштейны прикручены к ней болтами, в МАЗ-6440RR большая часть кронштейнов вварена прямо в раму, и только некоторые крепятся на болтах для простой и быстрой замены. Это позволило еще немного снизить снаряженную массу по сравнению с существующими грузовиками.

Новый автомобиль сохранил большинство узлов и деталей, что используются сегодня. Двигатель на машине – уже обкатанный Gyrtech, аналогичный применяемому на МАЗ-5309RR. Однако он имеет иную конфигурацию и смещен к центру машины.

Изменение компоновки со смещением кабины в середину рамы должно значительно улучшить комфорт экипажа. Этому поспособствует и то, что вместо «малой» кабины типа «6418» теперь используется «большая» кабина типа «5440» с низкой крышей, характеризующаяся большим внутренним объемом.

Кабина закреплена ниже относительно рамы, что положительно влияет и на устойчивость машины за счет снижения ее центра тяжести. Это позволит быстрее проходить повороты на скоростных участках и снизит вероятность опрокидывания машины при преодолении дюн в песках.

Кроме того, смещение кабины и мотора к центру позволит разгрузить передний мост и улучшить развесовку автомобиля — благодаря этому гоночный болид будет более стабильно вести себя при движении по неровностям, а также легче переносить прыжки.

Также увеличится и срок службы переднего моста – при сегодняшней компоновке он перегружен, и его срок службы не превышает одной гонки.

Несмотря на то, что пока для МАЗ-6440RR изготовлена лишь рама, планируется, что уже этим летом команда представит свой первый «капотник» и начнет активно готовить его к «Дакар-2019».

СПЕЦИАЛЬНАЯ ПРОГРАММА
«СЕРВИСНЫЙ ПАКЕТ»

ТО-0+ТО-1
обкатка 1 техническое обслуживание

+ ПРОГРАММА
**WEICHAI
POWER**



БЕСПЛАТНО

Подробности у официального дистрибьютора в регионе и у официальных дилеров

ОАО «МАЗ» - управляющая компания
холдинга «БЕЛАВТОМАЗ» maz.by
тел.: /+375 17 / 217 99 22, 296 12 01

ООО СИИ «Торговый Дом МАЗ-Украина»
www.tdmaz.com.ua
тел.: /+38 044 /500 05 56, 500 04 56

ООО «МАЗ-РУС»
www.maz-rus.com
тел.: /+7 495 / 602 95 27

ТОО «Торговый Дом МАЗ-Казахстан»
td.maz.kz@gmail.com
тел.: /+7 717 / 262 00 12, 262 00 13

Перечень официальных дилеров: www.maz/by/ru/dealers/our_dealers/



СЕРГЕЙ ВЯЗОВИЧ
ПАВЕЛ ГАРАНИН
АНДРЕЙ ЖИГУЛИН



УДАЧА ЛЮБИТ ПОДГОТОВЛЕННЫХ
СПОРТИВНАЯ КОМАНДА МИНСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА

maz.by



ОГНЕБОРЕЦ

Пожарные автоцистерны модели АЦ-4-60 (530905)-515М на полноприводном шасси МАЗ-530905 выпустила компания «Пожмашина».


Ее предназначение – оперативная доставка к месту пожара боевого расчета, средств пожаротушения, пожарно-технического вооружения (ПТВ) для тушения пожаров водой и воздушно-механической пеной: при полной массе 19 000 кг перевозимый запас воды составляет 4000 л, а пенообразователя – 400 л. На АЦ-4-60 (530905)-515М установлен пожарный центробежный насос ПН-60Б-Р-Р (подача – 60 л/с; напор – 100 м) и автономная полуавтоматическая вакуумная всасывающая система НВЕ-24. Запас напорных рукавов – 20 шт./400 м, количество ручных стволов – 5 шт. Кроме того, предусмотрен стационарный лафетный ствол – Protek Style 622 с ручным управлением.

Дополнительно автомобиль укомплектован спасательным оборудованием: дизель-генератором, бензопилой и бензорезом. Для работы в темное время суток и в условиях недостаточной видимости автоцистерна оснащена телескопической осветительной

мачтой (четыре LED-прожектора мощностью по 250 Вт) с высотой подъема – 6 м.

Двухрядная (2 места впереди, 4 – сзади) четырехдверная кабина модели 5309DR для пожарного расчета, серийная. Ее внутренние размеры позволили без особого сокращения «жизненного пространства» поменять стандартные кресла на специальные пожарные и расположить внутри дополнительное оборудование.

Особенностью полноприводного шасси МАЗ-530905 с колесной формулой 4x4 является оптимальное сочетание повышенной проходимости и устойчивости на дорогах общего пользования. Благодаря такому соотношению максимальная скорость может достигать 85 км/ч, что для пожарного автомобиля немаловажно, а наличие блокировок дифференциала и лебедки позволяет уверенно двигаться по раскисшему проселку или снежной целине.

С учетом пожеланий потенциального заказчика, автомобиль оснащен тандемом из хорошо изученных в пожарных частях агрегатов: 330-сильного дизельного двигателя ЯМЗ-238ДЕ2 и 9-ступенчатой синхронизированной механической коробки передач ЯМЗ-239. 



СОЦИАЛЬНО ОТВЕТСТВЕННЫЙ

12-метровый МАЗ 231185 – первый междугородный автобус Минского автомобильного завода с возможностью перевозки инвалидов-колясочников.


Модель представляет собой модификацию хорошо известного семейства МАЗ-231 и была разработана в соответствии с требованиями государственной программы Российской Федерации «Доступная среда» по перевозке маломобильных групп населения.

47-местный автобус рассчитан для работы на междугородных маршрутах. Основное его отличие от базовой модели – двухстворчатая служебная дверь в середине кузова, в дверном проеме которой смонтирован автоматический подъемник для перемещения инвалидной коляски. Для ее крепления в салоне предусмотрена площадка с двумя откидными креслами.

В то же время конструктивные особенности позволяют использовать МАЗ-231185 и для работы на пригородных перевозках. В этом случае общая пассажироместимость может возрастать до 87 человек за счет пассажиров, едущих стоя.

МАЗ-231185 оснащается немецким турбодизельным двигателем Mercedes-Benz OM 926 LA мощностью 326 л.с., который соответствует экологическому стандарту Евро-5. Кроме того, в отличие от серийных машин на данной модификации установлена 6-ступенчатая автоматическая коробка передач Allison.

Максимальная скорость автобуса ограничена электроникой на отметке 100 км/ч.

Новинка может найти применение на пригородных маршрутах в СНГ и некоторых странах Европы. 




ТЯЖЕЛОВОЗ-УНИВЕРСАЛ

Полуприцеп-тяжеловоз МАЗ-994900-0000010-050 завершает этап сертификационных испытаний.

Новая разработка представляет собой четырехосный полуприцеп на пневматической подвеске (BPW) для перевозки тяжелой техники полной массой до 50 т по дорогам общего пользования.

Ошиновка – двухскатная. Грузоподъемность полуприцепа составляет 50 000 кг, что при рабочей длине погрузочной площадки 11 000 мм дает возможность одновременно перевозить несколько единиц строительной техники. Стандартная ширина полуприцепа 2550 мм, однако благодаря наличию выдвигаемых уширителей она может быть увеличена до 3000 мм, допуская транспортировку негабаритной колесной или гусеничной техники.

Для расширения функциональных возможностей полуприцеп оснащается съемными бортами, позволяя перевозить мелкие грузы и оборудование, и четырьмя парами раздвижных ложементов для перевозки сортифта различного вида. Данное оборудование является опциональным, и потребитель может заказать полуприцеп в более простой комплектации.

МАЗ-994900 полностью соответствует требованиям Технического регламента Таможенного союза для транспортировки различных грузов по дорогам общего пользования. 

ЭКОМАЗ

«Метан – топливо будущего», «дешевый природный газ», «экологически чистая газомоторная техника» – перечень подобных эпитетов можно продолжать достаточно долго. Проблема только в том, что все правильные слова о необходимости повсеместного применения техники с двигателями, работающими на природном газе (метане), зачастую разбиваются об одну глобальную проблему – отсутствие развитой сети АГНКС как на территории Беларуси, так и России. Причем в последнем случае этот вопрос становится все острее: муниципальные предприятия, приобретая газомоторную технику по госпрограммам, заставляют работать существующие АГНКС на пределе своих возможностей, особенно в пиковое время ежесменной дозаправки техники.



Автотопливозаправщик АПЦЗ-16 для работы с СПГ на шасси MAZ-6501Y8-8525-012



«Раздаточная колонка» представляет собой обилие вентилей и электронный блок управления



Слева – пульт управления баками, справа – криобак для сжиженного природного газа



Огромный «змеевик» в заднем свесе под цистерной – конденсатор-испаритель

Именно решить «на местах» вопрос с заправкой автомобилей, работающих на метане, и призваны очередные разработки Минского автозавода. Мобильные транспортировщики позволяют доставлять природный газ в сжиженном состоянии практически в любую точку. А в случае необходимости они же могут работать и в качестве раздаточной колонки. Перспективно?

Мобильные АГНКС

Знакомьтесь: АПЦЗ-16 – автомобиль для транспортировки и заправки сжиженных углеводородных газов. Создание автоцистерны для перевозки именно сжиженного, а не сжатого природного газа – ставка на будущее. Использование природного газа в сжиженном состоянии хоть и требует более серьезного подхода в технологическом плане, в конечном итоге дает заметную экономическую выгоду.

16-кубовая емкость газозаправщика позволяет транспортировать и длительное время хранить сжиженный природный газ при температуре в -196°C и выдерживать давление в 1.6 МПа. В заднем свесе размещен модуль, позволяющий использовать автоцистерну как передвижную АГНКС. Благодаря испарителю сжиженный метан через заправочный шланг подается в криобак заправляемого автомобиля. Наличие счетчиков и пульта управления делает АПЦЗ-16 хорошей заменой стационарной газонаполнительной станции в местах, где ее строительство нецелесообразно.

Интересно и автомобильное шасси MAZ-6501Y8-8525-012 с газовым двигателем Cummins ISG12G E5 400, на котором уста-

новлен топливозаправщик. Особенность силовой установки – способность переваривать как сжатый, так и сжиженный природный газ. В испарителе сжиженный метан переходит в газообразное состояние, далее через редуктор, понижающий давление, попадает в двигатель, как обычный природный газ. Даже по европейским меркам такой подход считается передовым!

Для хранения сжатого метана предназначен 486-литровый баллон из полимерно-композитных материалов, а сжиженный метан хранится в криобаке из нержавеющей стали объемом 350 л. Впрочем, предусмотрена и возможность самозаправки газом из основной цистерны.

Более компактной версией газозаправщика является автоцистерна АПЦЗ-8. При вместимости 8 м³ она также позволяет хранить сжиженный газ в течении 168 часов без потери продукта. Расчетный диапазон рабочих температур от -40°C до $+40^{\circ}\text{C}$ при поддержании внутри емкости -162°C . Базируется топливозаправщик на полноприводном шасси MAZ-5434X3.

А вот для обычной транспортировки метана в сжиженном виде от распределительной станции до АГНКС предназначен 12,5-метровый полуприцеп-цистерна ППЦП-40 со вместимостью 40 м³. Рабочие параметры криоцистерны аналогичны АПЦЗ-8.

Газомоторы...

Разумеется, Минский автозавод не ограничивается только разработкой мобильных газозаправщиков. Ведется активная работа и над техникой, которую предстоит заправлять природным газом.

Техническая характеристика газовых двигателей, устанавливаемых на технику МАЗ

Модель	Рабочий объем, см ³	Мощность, л.с.	Максимальный крутящий момент, Нм
ЯМЗ-53414	4430	170 при 2300 мин ⁻¹	590 при 1200...1600 мин ⁻¹
Cummins ISG12G E5 400	11 800	400 при 1900 мин ⁻¹	1750 при 1300 мин ⁻¹
WP10NG.280E51	9726	280 при 1900 мин ⁻¹	1060 при 1400...1600 мин ⁻¹
OM 906LAG	6800	279 при 2200 мин ⁻¹	1000 при 1400 мин ⁻¹

В настоящий момент для установки на грузовые автомобили выбраны моторы трех производителей: ЯМЗ, Cummins и Weichai Power. Каждый из них соответствует своему классу техники и имеет свои преимущества.

Так, ярославская «четверка» рассчитана для работы с семейством «Корнет». 170-сильный ЯМЗ-53414 устанавливается на шасси МАЗ-4381С4 с полной массой 12 500 кг и грузоподъемностью до 7 000 кг. Первым опытным образцом на данном шасси стал компактный мусоровоз с задней загрузкой МАЗ-4901С4-030 с 9-кубовой надстройкой. Суммарный запас сжатого газа в двух баллонах по бортам – 420 л.

Сразу отметим: моторы Cummins и Weichai Power рассчитаны как на работу со сжатым или сжиженным природным газом, так и на их комбинацию. Наиболее перспективным является применение сжиженного природного газа, так как данная технология увеличивает дальность хода без дозаправки.

Двигатель Cummins ISG12G E5 400 будет устанавливаться на тяжелые грузовики семейства «Простор» и «Колос». Имея мощность в 400 л.с., они прекрасно подойдут для работы с большими нагрузками как на магистральных перевозках, так и в строительной отрасли. В настоящий момент этот мотор обкатывается на вышеупомянутом АПЦЗ-16 на шасси МАЗ-6501Y8. Также разработан 20-кубовый самосвал МАЗ-6501Y8 грузоподъемностью 19 375 кг. С аналогичным мотором для вышеуказанных автомобилей предусмотрено два варианта комплектаций баллонов: 486 л + 210 л для сжатого газа либо 486 л для сжатого газа +

350 л для сжиженного газа. Суммарная вместимость баллонов с газом у всех машин одинаковая – 696 л (486 л сжатого газа и 210 л сжиженного). Для седельного тягача МАЗ-5440Y8, использующего такой же двигатель, предусмотрены баллоны 486 л + 210 л или криобаки объемом 470 л + 235 л для сжиженного газа.

Причем для «седельника» возможность такой комбинации означает размещение на короткой раме запаса топлива, позволяющего даже при расходе метана в 60 м³/100 км работать на большом плече около 600–700 км без снижения грузоподъемности – в данном случае полная масса автопоезда может достигать до 44 000 кг.

280-сильный Weichai WP10NG.280E51 – золотая середина. В равной степени он подходит как для двухосного шасси МАЗ-534023 с полной массой 20 500 кг и грузоподъемностью 13 650 кг, так и для более тяжелого МАЗ-631223 с полной массой 29 500 кг и грузоподъемностью 20 060 кг. В последнем случае его применение будет уместно при работе машины на региональных перевозках, в качестве автокрана и подобных сферах, где не требуется высокая мощность двигателя. Также на этих автомобилях предусмотрена установка ГБО для комбинированного питания газомоторным топливом.

К слову, для тех, у кого принципиален вопрос с дозаправкой, предусмотрена версия шасси МАЗ-534023-520-030 с увеличенным до 1128 л запасом сжатого газа: три 214-литровых баллона за кабиной и один баллон объемом 486 л в базе на раме.

Несколько особняком стоят газовые моторы еще одного производителя – Mercedes-Benz. В отличие от вышеописанных двигателей, находящихся в опытной эксплуатации, использование силовых установок с «трехлучевой звездой» давно стало обыденностью. Газовый 279-сильный OM 906LAG (Евро-5) устанавливается на городские 12-метровые автобусы МАЗ 203965 и МАЗ 103965, которые активно эксплуатируются во многих городах Беларуси и России. А для поставок в страны Европы предназначена модель МАЗ 203988, комплектуемая более современным двигателем OM 936LA.6-2 мощностью 235 л.с. и отвечающим экологическим нормам Евро-6.

Являясь серийной продукцией, они как нельзя лучше показывают: внедрение газовых разработок Минским автозаводом в серию – дело ближайшего времени. 🚚



Cummins ISG12G E5 400 – хороший пример того, как внешне выглядит современный газовый двигатель

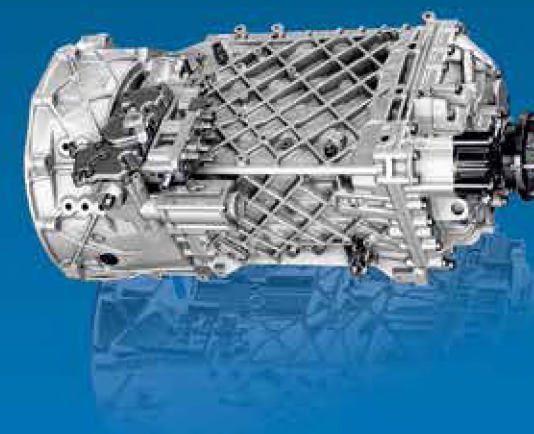


Мусоровоз МАЗ-590423 «Сапфир-Эко» на шасси МАЗ-534023-520-030 с увеличенным до 1128 л запасом газа

ПРОДУКЦИЯ ZF ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ

Продукция ZF превосходит все ожидания: низкий расход топлива, рациональное использование ресурсов, оптимальная динамика движения и высокий уровень безопасности водителя и пассажиров.

ZF предлагает инновационные решения для автобусов: КПП Ecolife и модуль центрального электропривода CeTrax; а также для грузовых автомобилей – КПП Ecomid и Ecosplit.



НЕМЕЦКОЕ КАЧЕСТВО В МАЗОВСКОЙ УПАКОВКЕ



Техника МАЗ с двигателем Mercedes-Benz. Возможно, кто-то считает такое сочетание эксклюзивом, но за 20 лет, которые прошли с начала сотрудничества двух предприятий, Минский автомобильный завод выпустил свыше 19 000 грузовиков и автобусов с немецкими моторами. И если первоначально львиная доля поставок приходилась на автобусы, справедливо выводя их в лидеры продаж среди одноклассников, то начиная с 2007 года немецкие моторы стали все чаще появляться и под кабинами грузовиков.

Сейчас сотрудничество между предприятиями переходит на новый уровень: концерн Daimler доверил первым 10 станциям МАЗ в России обслуживать двигатели Mercedes-Benz на коммерческом автотранспорте. На очереди – сервис-центр МАЗ в Минске, для которого уже приобретено фирменное диагностическое оборудование и инструменты; сотрудники центра прошли обучение в учебном центре Mercedes-Benz в Набережных Челнах. В долгосрочных планах – распространение данного опыта на СТО не только на территории России, но и в Беларуси и Украине.

Моторы...

На данный момент ОАО «МАЗ» использует двигатели Mercedes-Benz четырех классов (от Евро-3 до Евро-6) мощностью от 256 до 476 л.с.

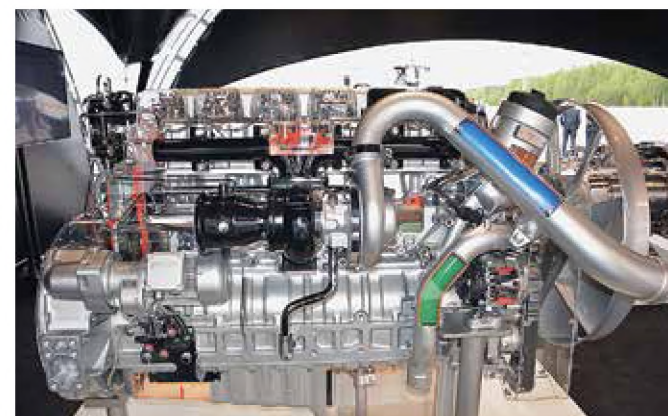
До недавнего времени самым популярным мотором являлась 12-литровая V-образная 435-сильная «шестерка» OM501LA экологического класса Евро-3, -4, -5. Она пользуется заслуженным доверием не только отечественных, но и европейских перевозчиков, что является дополнительной гарантией правильности выбора. Такие моторы ставят на 17 моделей автозавода, включая седельные тягачи, шасси и самосвалы.

Однако времена меняются, и уже с осени на смену старожилу придет новый двигатель с аналогичными техническими характеристиками – OM457LA (Евро-5). Основное его отличие от предшественника – рядное расположение цилиндров. Он уже массово устанавливается на грузовики Mercedes-Benz, и его приход на технику МАЗ был всего лишь вопросом времени.

Грядут изменения и в остальной линейке моторов. Так, установка силовых агрегатов экологического класса ниже Евро-5 будет прекращена, а на смену существующим моделям придут более современные: 256-286-сильные OM906LA (Евро-4) будут заменены на OM936LA (Евро-6), диапазон 360–498 л.с. заполнят модификации OM470LA (Евро-6), а вершиной модельного ряда станет OM471LA (Евро-6) с мощностью 449 и 476 л.с.

...и кое что еще

Впрочем, сотрудничество между МАЗом и Mercedes-Benz не ограничивается только моторами. Техника активно комплектуется и трансмиссиями с «трехлучевой звездой». Благодаря широкому модельному ряду, охватывающему диапазон максимального крутящего момента от 500 до 3000 Нм, на каждый класс выпускаемой продукции есть возможность подобрать свою коробку передач. Так, на среднетоннажниках используются 6-ступенчатые МКП с максимальным крутящим моментом в 700–900 Нм, а на тяжелую технику устанавливаются 9- и 16-ступенчатые трансмиссии, способные развивать 1400-2450 Нм крутящего момента. На все коробки передач возможна установка КОМ с различным моментом и временем отбора и несколько моделей ретардеров.




Двигатель OM457LA в частично препарированном виде для демонстрации начинки



Штампованная балка моста HL 6 для автомобилей высокой грузоподъемности

Одним из последних плодов сотрудничества в данном направлении является начало продаж МАЗов с 12-ступенчатыми коробками с автоматическим переключением G 211-12.

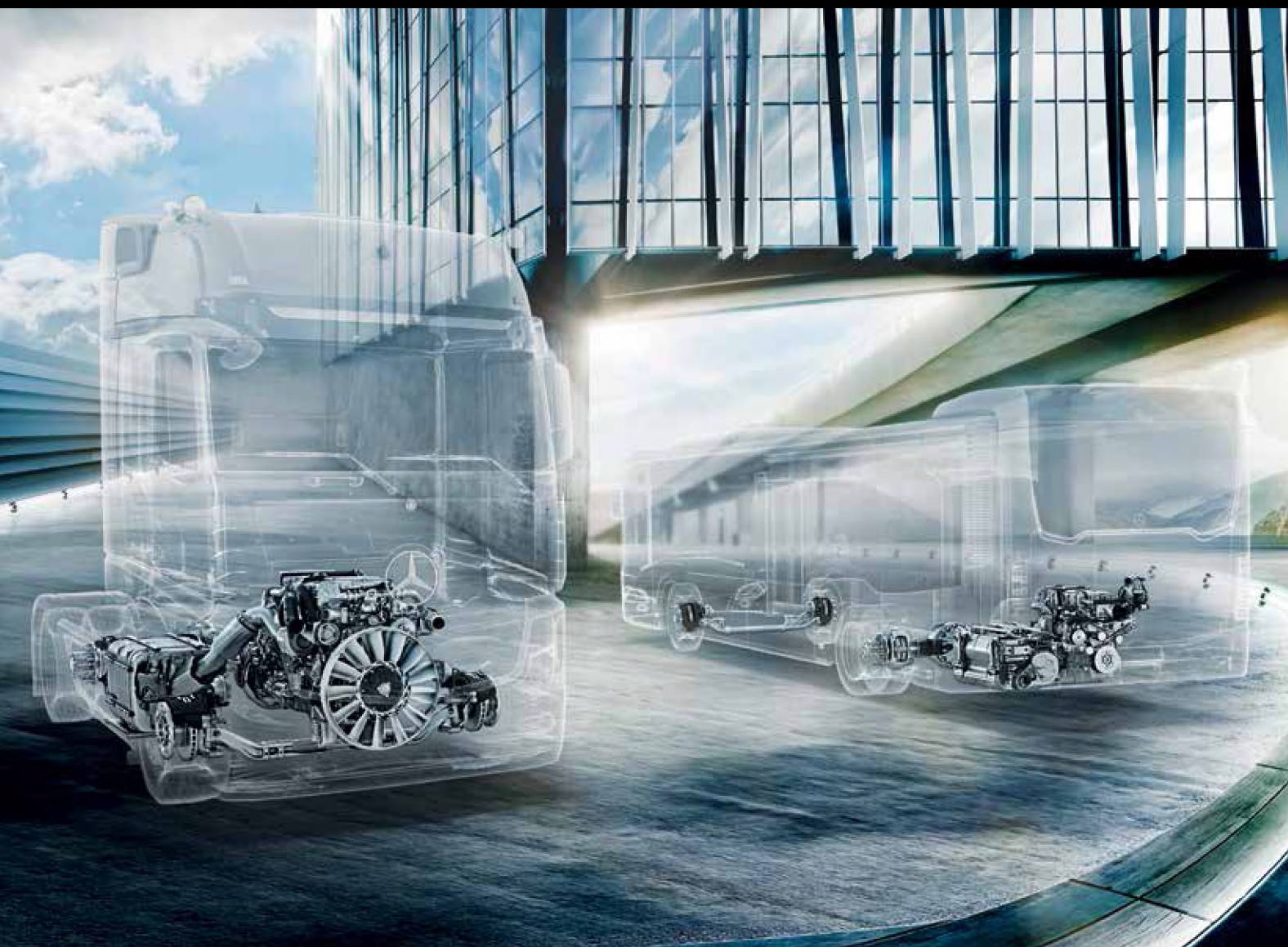
Кроме того, в линейке МАЗа есть модификации и с мостами Mercedes-Benz. Так, покупатель может выбрать оптимальный для себя вариант из шести задних мостов с шинами размером от 17,5 до 24 дюймов.

В настоящее время появляется все больше заказчиков, которые предпочитают полностью «немецкую» комплектацию – говорят, так надежнее. 

Заместитель главного конструктора ОАО «МАЗ» – управляющей компании холдинга «БЕЛАВТОМАЗ» Николай Николаевич ЛАКОТКО:

«Двигатели Mercedes, которыми оснащается автотехника МАЗ, наряду с правильно подобранной трансмиссией, позволяют достичь эксплуатационного расхода топлива на уровне автомобилей «Большой семерки». Они отвечают самым перспективным требованиям по экологии, обладают одним из самых лучших показателей литровой мощности, удельного расхода топлива, высокого качества изготовления комплектующих, начиная от литьевых крупных деталей, таких как блок двигателя, и заканчивая цилиндро-поршневой группой и газораспределительным механизмом. В совокупности получаем надежный автомобиль с конкурентными характеристиками.

Необходимо отметить, что применение в автотехнике МАЗ зарубежных комплектующих с одной стороны открывает новые рынки сбыта (Daimler имеет развитую инфраструктуру сервисного обслуживания не только в Европе, но и в странах Арабского региона, Африки, Латинской Америки и т.д.), а с другой – позволяет улучшить технические характеристики за счет применения премиальных известных своим качеством и надежностью автокомпонентов мировых брендов и создает прецедент для создания конкурентных узлов и агрегатов отечественных производителей».



«Mercedes-Бенц Пауэртрейн», предлагая мощные и индивидуально разработанные компоненты силовых агрегатов – системы двигателя, систему трансмиссии, мосты и оси, – обеспечивает производителей высококачественной долговечной продукцией «Mercedes-Бенц». И все это из одних рук. Усовершенствованная технология проявляет себя в очень мягких ходовых характеристиках, низкой массе и превосходной топливной эффективности, необходимой для создания непобедимого силового агрегата. За последние 20 лет «Mercedes-Бенц Пауэртрейн» поставил более 19 000 двигателей для пассажирской и грузовой техники МАЗ.

Модельный ряд двигателей охватывает практически все дизельные двигатели «Mercedes-Бенц» средней и высокой мощности всех эмиссионных классов, а также газовые двигатели «Mercedes-Бенц». Начиная с 2014 года взаимовыгодное сотрудничество между МАЗ и «Mercedes-Бенц Пауэртрейн» было расширено за счет внедрения трансмиссий от «Mercedes-Бенц» и мостов в транспортных средствах МАЗ. Оставаясь надежным партнером МАЗа и в будущем, «Mercedes-Бенц Пауэртрейн» рад поставлять новейшие и самые совершенные на рынке компоненты силовых агрегатов, отвечающие требованиям высочайшего качества для грузовиков и автобусов МАЗ.



Двигатели «Mercedes-Бенц» для среднетоннажной и тяжелотоннажной техники. Объединяя самые последние инновационные решения в области технологий двигателестроения.

- 4- и 6-цилиндровые дизельные двигатели с линейным расположением
- Рабочий объем от 5.1 до 7.7 л или от 10.7 до 15.6 л
- Мощность от 115 до 260 кВт или от 240 до 460 кВт

Системы передач «Mercedes-Бенц» для среднетоннажной и тяжелотоннажной техники. Переосмысление эффективности.

- 6-ступенчатые, 9-ступенчатые и др. КП до 16-ступенчатых
- Максимальный крутящий момент от 700 Нм до 1,160 Нм и от 1,400 Нм до 3,300 Нм
- Механическая и полностью автоматизированная система переключения передач

Мосты «Mercedes-Бенц». Уверенность в себе в любой ситуации.

- Размер шин от 17.5 до 24 дюймов
- Гипоидный и планетарный тип передачи
- Диаметр шестерни от 233 до 485 мм
- Осевая нагрузка от 6 до 16 т (на ось)

Мировой лидер в области технологий и эффективности

Если технологическое лидерство – это результат максимальной эффективности использования топлива, минимизированного ТСО и чрезвычайно прочных компонентов силовых агрегатов, то Вы и Ваши клиенты правы в том, что доверяете «Mercedes-Бенц Пауэртрейн». Наши интегрированные силовые агрегаты: система двигателя, трансмиссия, мосты и оси разработаны и функционируют как одно целое. Этим самым обеспечивается универсальное обслуживание.

www.mercedes-benz.com/powertrain

Mercedes-Benz



САМЫЙ-САМЫЙ САМОСВАЛ

Самосвал МАЗ-205 всегда занимал и будет занимать особое место в истории Минского автомобильного завода, хотя бы только потому, что это первенец автогиганта. Но и во многом другом МАЗ-205 – самый-самый.

1. Первый серийный автомобиль МАЗа.
2. Несколько лет был единственным автомобильным изделием МАЗа.
3. Модель, объемы выпуска которой на протяжении 19 лет производства стабильно только росли.
4. Некоторое время был единственным тяжелым самосвалом в СССР, выпускавшимся серийно.
5. Первый экспортный автомобиль Минского автозавода.



ГРУЗОВОЙ
АВТОМОБИЛЬ

МАЗ-205
САМОСВАЛ



ЯАЗ-200. Тентованный кузов – особенность экземпляра, проходившего контрольные испытания в 1949 году



1950-е годы – эпоха великих строек. МАЗ-205 участвовал во всех. Надпись на транспаранте: «Сталинским стройкам»



За 19 лет производства в Минске изготовили 98 720 самосвалов МАЗ-205



Восстановленный до рабочего состояния МАЗ-205 находится в частных руках под Санкт-Петербургом и по сей день иногда используется по прямому назначению



МАЗ-205 с металлической обшивкой кабины. Именно такие машины стали наиболее массовыми

Не секрет, что изначально МАЗ-205 – ярославская конструкция, разработанная и освоенная в производстве сначала на ЯАЗе. Но звездный час этих машин пришел уже, конечно, в минский период их истории.

Началось все осенью 1947 года. Первые экземпляры, как тогда было принято, собрали еще вручную из ярославских «машинокомплектов» к очередному юбилею Октябрьской революции. В 1947-м Великому Октябрю исполнялось 30 лет, и к этой дате собрали первые пять машин. Всего же в 1947 году собрали 18 единиц.

В 1948-м осуществлялась отработка технологии серийного производства, но выпуск все еще был небольшим – 206 штук. В 1949 году уже можно было говорить о массовости. Тогда МАЗ собрал 1 207 самосвалов. А в дальнейшем рост объемов выпуска шел только в гору: 2 394 – в 1950-м, 3 501 – в 1951-м. Далее прирост постоянно составлял несколько сотен в год. На рубеже 1950-60-х Минский автозавод собирал более 7 000 таких самосвалов в год, в 1962-м и 1963-м – более 8 000 машин в год.

Несколько слов о конструкции этого грузовика. Они оснащались 4-цилиндровыми двухтактными дизелями ЯАЗ-204А (4650 см³, 110 л.с.), основой которых были американские моторы GM 471. Грузовики были оборудованы 5-ступенчатыми коробками передач Ярославского завода, пневматическим приводом тормозов, дерево-металлической кабиной и дисковыми колесами.

На МАЗ-200 впервые в СССР были применены синхронизаторы на всех передачах переднего хода, высшая ускоряющая передача, топливный насос высокого давления. В системе питания двигателя появился нагнетатель, а подвеска передних рессор к раме осуществлялась через резиновые подушки. И совсем новинкой стал тахометр, устанавливаемый на приборной панели.

Кабина с деревянной обшивкой была характерна для самосвалов первых лет выпуска. Уже с первой половины 1950-х поставки стального листа удалось стабилизировать и от обшивки «вагонкой» отказались. Абсолютное большинство МАЗ-205 было выпущено уже с металлической обшивкой кабины.


Естественно, на протяжении всех лет производства конструк-

ция неоднократно модернизировалась и дорабатывалась. Так, например, начиная с конца 50-х ветровые стекла кабины получили резиновые уплотнители вместо прежних деревянных, с 1958 года мощность двигателя была поднята со 110 до 120 л.с. Постепенно был усилен надрамник, доработана рама. Внедрялось и множество других усовершенствований.

Практически ни одна стройка Советского Союза не обходилась без МАЗ-205. Это в равной степени можно отнести к Сталинским стройкам начальных 1950-х, и ко всем последующим «Великим стройкам коммунизма» 1960-х, и к самым обычным стройплощадкам по всей территории СССР. МАЗ-205 – непременный участник практически любой кинохроники, снятой на стройках 1950-х, 60-х и даже 70-х годов. Поставлялся МАЗ-205 и на экспорт – на Кубу, в Монголию, в европейские соцстраны.

В общей сложности самосвал МАЗ-205 находился в производстве более 18 лет – с 1947 года по 31 декабря 1965-го. За это время выпуск модели чуть-чуть не дотянул до 100 000. Согласно статистическим данным производства, всего конвейер МАЗа покинуло 98 720 самосвалов МАЗ-205. Пик производства пришелся на 1964 год, в котором собрали 10 018 самосвалов этой модели.

На основании этих цифр можно сделать вывод, что МАЗ-205 был одним из самых массовых МАЗов всех времен. Казалось бы, так или иначе должно было сохраниться немало таких машин. Но это не так. Условия эксплуатации были сверхнапряженными, машины никто не жалел и не берег, да и план по сдаче металлолома обязал организации списывать машины полностью...

Потому из почти сотни тысяч изготовленных машин до наших дней дошло всего несколько экземпляров. Самый известный из сохранившихся МАЗ-205 установлен на постаменте возле центральной проходной Минского автомобильного завода. Еще один экземпляр можно увидеть на постаменте в районе города Братска, в поселке строителей Братской ГЭС. Есть похожий постамент и в городе Заволжье Нижегородской области, в Туле, в Светловодске и Житомире. Ходовые образцы поздних МАЗ-205 сохранились в Москве в музее Мосгортранса, а также в частных руках в Санкт-Петербурге (собранный из нескольких машин). 

«СЕРЕБРО» НА ЮБИЛЕЙ



«Это был лучший «Дакар» – именно так оценила команда МАЗ-СПОРТавто ралли 2017 года, когда экипаж Александра Василевского занял шестое место в генеральной классификации, а остальные экипажи успешно финишировали. «Это был настоящий «Дакар» – такой была оценка соревнования в 2018 году, когда экипаж Сергея Вязовича стал серебряным призером этого престижного марафона протяженностью более 9000 км, из которых 4000 км можно было без всяких натяжек назвать «боевыми».



Александр Василевский,
пилот, стартовый № 503

«Ад – закончился! Очень суровый и серьезный «Дакар», можно сказать, гонка для настоящих мужчин! С 2012 года не было таких серьезных песков, каньонов, опасных, каменистых трасс. Привыкшим за предыдущие пять лет к гонкам другого формата участникам в этом году пришлось узнать, что такое настоящий «Дакар», как в Африке когда-то. Может, кто-то и не верил, что у нас получится, но мы были готовы! Спасибо нашей команде за сплоченность и дружбу, потому у нас такой результат!»



Сергей Вязович,
пилот, стартовый № 512

«Это самый сложный «Дакар» из тех, которые я помню. У нас были и неудачи, мы переворачивались, попадали в солончаки, теряли третью позицию, снова ее добывались...»

Особо впечатляет, что он юбилейный и состав участников очень серьезный – больше 10 сильнейших экипажей мира бились только за подиум. Но не то чтобы включиться в борьбу, добраться до финиша удалось не всем экипажам, поэтому то, что в такой битве мы устояли и стоим на второй ступени пьедестала, – супер!»



Александр Вишневский,
пилот, стартовый № 518

«Это второй «Дакар» в моей карьере и он оказался гораздо сложнее, чем предыдущий. Несмотря на обилие песка, мы прошли его без особенных проблем и смогли поддерживать хороший темп. К сожалению, пробитый поддон лишил нас многого – мы скатились вниз в турнирной таблице. Впрочем, оказавшись на 18-й позиции, мы смогли к финишу гонки подняться до 14-го места! Надеюсь, я улучшу свой результат и дойду в один день до цели!»

Из 44 стартовавших в Лиме грузовиков до финиша добрались чуть больше половины – 24 экипажа, из 92 внедорожников доехало всего 43 машины. В мотозачете из 139 стартовавших финишный створ пересекло 85, а из 49 квадроциклов – лишь 32 участника. Самыми стойкими оказались участники SxS, но и они потеряли 5 машин из 11. Так что «Дакар-2018» оказался «крепким орешком», и сам факт того, что все три экипажа МАЗ-СПОРТавто смогли достичь Кордобы, говорит о многом...

В гонке...

Серьезные трудности для участников марафона начались уже со второго спецучастка. Практически со старта начались большие дюны, которые чередовались с мелким песком феш-феш либо с твердой, неровной дорогой, не оставляя экипажам шансов хоть на какой-то отдых. В итоге грузовик Сергея Вязовича застрял на

одном из пиков, а Алексей Вишневский отклонился от трека, заняв 7-е и 6-е место, соответственно. К сожалению, вышедший из строя турбокомпрессор у Александра Василевского в таких тяжелых условиях сразу отбросил его на 19-ю позицию.

На третьем этапе борьба продолжилась: Сергей Вязович лег на бок перед самым финишным створом, однако подоспевший Алексей Вишневский сумел настолько быстро поставить его грузовик на колеса, что в итоге 6-е и 5-е место остались за МАЗ-СПОРТавто.

Очень трудно дался экипажам четвертый этап: у Сергея Вязовича – замена двух надувных патрубков, у Александра Василевского пробито колесо, а у Алексея Вишневского целый «букет» неисправностей из пробитого поддона и замены двух колес. Итог: 9-я, 16 и 24-я позиции соответственно.

Пятый и шестой этапы, вызвавшие сложности у соперников,

для МАЗ-СПОРТавто прошли достаточно ровно, даже несмотря на пенализацию, позволив удержать свои позиции в абсолютном.

Зато тяжело прошел для команды марафонский этап, рассчитанный на два дня. Сергей Вязович попадает в солончак и застревает, а спущенное позднее колесо повреждает трубки гидросилителя, вынуждая остановиться для ремонта. У Алексея Вишневского на старте ломается компрессор привода топливного насоса – ремонт занимает 3 часа. За 90 км до финиша Александр Василевский попадает в промоину, повреждает передний мост и пробивает поддон. Однако с помощью Алексея Вишневского, потратив несколько часов, парни смогли добраться до бивуака.

Приятным для команды стал одиннадцатый этап, на котором Сергей Вязович финишировал первым! Вдвойне приятной оказалась победа в свете того, что участок представлял собой сплошное бездорожье, мягкие дюны, и грузовик Сергея лег на бок. Однако,

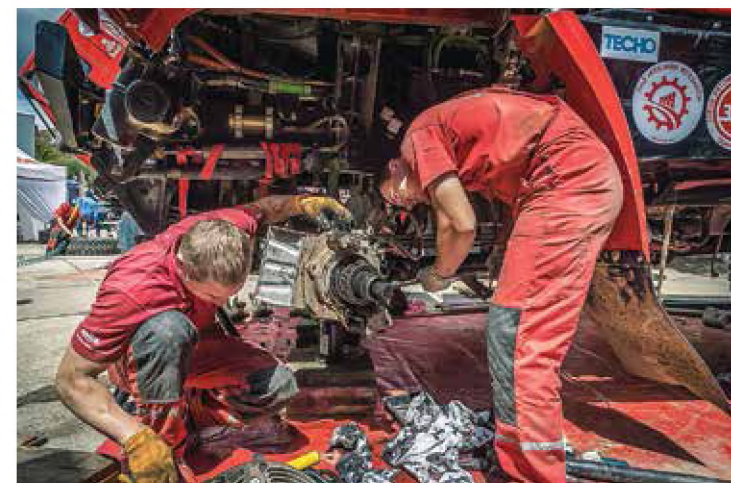
включив блокировки и вывернув руль, экипаж сумел раскатать машину и поставить ее на колеса без посторонней помощи!

Хорошо прошла команда двенадцатый этап, на котором протяженность СУ составила 522 км. Обилие зон с мелким песком феш-феш и бездорожье не помешали всем экипажам МАЗ-СПОРТавто финишировать в первой десятке.

Несмотря на убойное бездорожье, тринадцатый этап стал для команды знаковым – из-за схода Федерико Виллагры экипаж Сергея Вязовича переместился на второе место в абсолютном зачете и уже не упустил его, заслуженно получив в награду серебряного бедуина.

А итоги марафона для команды МАЗ-СПОРТавто таковы: **2-е место**, экипаж 512: пилот – Сергей Вязович, штурман – Павел Гаранин, механик Андрей Жигулин;

13-е место, экипаж 503: пилот – Александр Василевский,



штурман – Дмитрий Викрахов, механик – Алан Запорожанко;

14-е место, рейтинг 518: пилот – Алексей Владимиров, штурман – Максим Новиков, механик – Андрей Новиков.

...и на бивуаке

Впрочем, не «Дакар» одним живет МАЗ СПОРТавто. В планах текущего года – использовать максимальное количество прошедших соревнований для тренировок в «бескомфортных» условиях. Сейчас в команде идет подготовка новых пилотов, штурманов и механиков для будущих этапов. Задача спонсоров и организаторов, а «Золото Катана», «Баша Балагус» и другие ралли-рейды как нельзя лучше позволяют продемонстрировать, что идет работа двигателя на двух знаковых международных марафонах: «Шелковый путь» и «Дакар».

В то же время огромное значение уделяется и непосредственно спортивным грузовикам МАЗ-5309R. Как сказал руководитель команды Сергей Вазюк, поводом итог выступления на «Дакар-2018»: «Нам ставилась задача и борьба шла за подиум, распределение сил было некое – механики устали вконец, каждый день машины проходили доскональный осмотр и сборку – что ни болтик, ни проводок не пропал! И техника оправдала на «отлично»».

Так что плановая работа по совершенствованию конструкции «бивака» не прерывается даже в межсезонье. Уже прошло обучение новых винт производства ОАО «Белшина», созданных специально под требования МАЗ СПОРТавто. – поставлена первая партия из 16 экземпляров. С учетом нового регламента на автомобиле



Сергей Вазюк устанавливает новую раму, а двигатель, прошедший очередную модернизацию, теперь смещен к центру автомобиля на 25 сантиметров. Решается вопрос с подготовкой и «Дакар-2019» автомобиля Александра Владимировского: на нем будет установлен либо 12,5-литровый мотор Suzuki/Sawafix, как и на двух других грузовиках, либо останется прежний турбодизельный мотор, однако с уменьшенными restrictорами.

Вот-вот будет готов первый спортивный автомобиль запатентованной конструкции, который будет испытан во второй половине года и по результатам испытаний, возможно, примет участие в «Дакар-2019».

Впрочем, и ближайшем будущем МАЗ СПОРТавто уже предстоит побороться в марафоне «Шелковый путь-2018». *mb.*



СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ РЕАЛИЗАЦИИ АВТОТЕХНИКИ МАЗ

«МОСТ»

Совместная партнерская программа ОАО «МАЗ» и ОАО «Беларусбанк» по кредитованию приобретения автотехники МАЗ по ставке 0,00001% годовых

«ДОСТУПНЫЙ ЛИЗИНГ»

Программа выгодного приобретения автотехники в лизинг через ОАО «Промгазлизинг»

📍 ОАО «МАЗ» - управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ» 220021, Республика Беларусь, г.Минск, ул. Социалистическая,2

☎ Реализация грузовой техники:
тел.: /+375 17/217-23-22; 217-93-89; 217-95-35; 217-25-11; 217-25-22

📠 тел./факс: /+375 17/217-92-05

✉ rb@maz.by

Более подробная информация : maz.by