

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 999 РУБ.
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ

★
**АВТО
ЛЕГЕНДЫ**

СССР

ГРУЗОВИКИ

№ 55

МАЗ-516Б



☆ ТРЕХОСНЫЙ БЕСКАПОТНЫЙ ГРУЗОВИК С ПОДЪЕМНЫМ ЗАДНИМ МОСТОМ ☆

D'AGOSTINI



ГРУЗОВИКИ

«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Специальный выпуск №55, 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, 170008, Тверская обл., г. Тверь, а/я № 819,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

Распространение:

ООО «Бурда Дистрибушн 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 «АМА-ПРЕСС»,
111116, г. Москва, Энергетический пр., д. 3, стр. 1

Тираж: 5000 экз.

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 8–9, 10 (верх): ООО «Тайга Групп»;

фоновые иллюстрации на стр. 1, 8–9, 10 (верх):

© hdmraps.com; стр. 2–7, 11–16: ООО «Идея Центр»

© 2016–2019 Редакция и учредитель ООО «Идея Центр»

© 2008–2019 Издатель ООО «Де Агостини»

ISSN 2071-095X



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, предназна-

ченной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011

от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов и Алексей Радованов

Дата печати (производства): 25.10.2019

Дата выхода в России 07.11.2019

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA GROUP

DeAGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

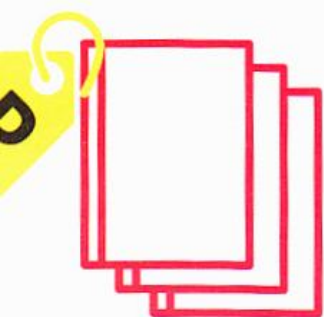
ОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

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

найдите больше на subscribe.deagostini.ru

ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

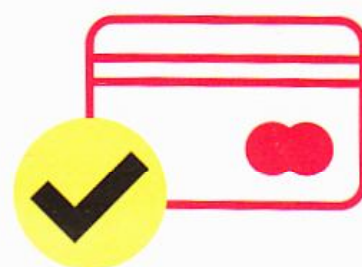
**ГАРАНТИЯ
ЦЕНЫ**



**ПОЛНЫЙ
КОМПЛЕКТ**



**УДОБНАЯ
ОПЛАТА**



**ДОСТАВКА
ПО РОССИИ**



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

МАЗ-516Б стал последним модернизированным вариантом одного из самых смелых и оригинальных грузовиков советской поры — трехосного бескапотного МАЗ-516 с третьей подъемной осью.

Шерше ля фам!

История создания многих выдающихся автомобилей, если хорошенько копнуть, часто оказывается удивительной до неправдоподобности. Один из самых передовых и смелых с технической точки зрения грузовиков советского периода — трехосный МАЗ-516 с последним неведущим подъемным мостом — как раз из их числа. Судите сами: много ли в истории нашей автомобильной промышленности было моделей, в появлении которых решающую роль сыграло слово женщины? Оказывается, как минимум одна такая есть. Это МАЗ-516, финальной модификацией которого как раз и стал МАЗ-516Б, о котором пойдет речь дальше. История эта скорее правда, чем вымысел, во всяком случае бывший главный конструктор Минского автомобильного завода Михаил Степанович

Высоцкий в своих мемуарах даже посвятил ей отдельную главу. Дело было так.

Вставшие на конвейер Минского автозавода в 1965 году грузовики, шасси, седельные тягачи и самосвалы «пятисотого» семейства за счет своей прогрессивной, по меркам того времени, конструкции оказались востребованы во многих странах, в том числе европейских. В частности, экспортные поставки МАЗов начались в Финляндию.

Одним из финских импортеров оказалась компания, принадлежащая некой мадам Виххури. По отцу она была американкой, по матери — эстонкой, с репутацией эксцентричной миллионерши. Действительно ли Виххури была самой богатой женщиной в Финляндии, сказать сложно, но уж точно ее знала вся страна. Рассказывали, что на одном из светских приемов эта дама

на спор разделась догола, сорвав куш в миллион долларов. Застывшим в изумлении женам знатных особ она, ничуть не смутившись, бросила, что, мол, они раздеваются перед своими мужьями каждый день и бесплатно, а она сделала это всего один раз, зато за миллион.

Так вот, когда после начала поставок МАЗов в Финляндию для знакомства со спецификой их использования в эту страну приехала делегация Минского автозавода во главе с Михаилом Степановичем Высоцким, мадам Виххури пригласила советских товарищей на встречу, в ходе которой посетовала, что минские грузовики приходится эксплуатировать недогруженными. Дело в том, что в Финляндии в те времена предельная осевая нагрузка при движении по дорогам общего пользования была сравнительно невысокой — всего 8 т. А допустимая нагруз-



МАЗ-500 стал базой для создания трехосного грузовика с задним неведущим подъемным мостом



Согласно отраслевому типу, семейство минских грузовиков первоначально включало только двухосные модели, в том числе базовый МАЗ-500

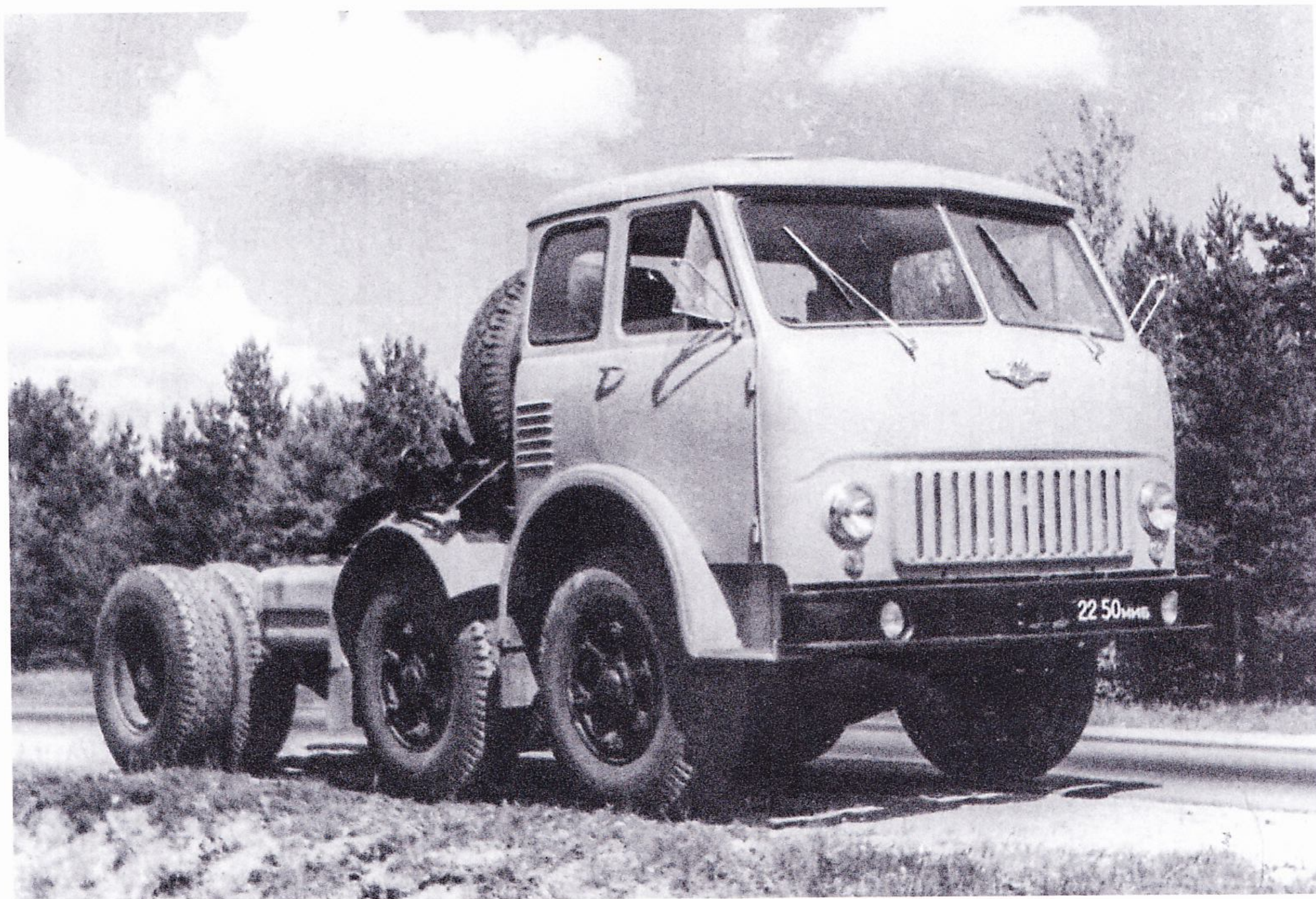
а на ведущий мост МАЗ-500, напомним, оставляла 10 т. Получалось, перевозчик не мог в полной мере использовать грузоподъемность автомобиля. Выслушав жалобу,

Высоцкий, после некоторых размышлений, заметил, что МАЗы можно было бы дооснастить третьим поддерживающим мостом. «Так вот и сделайте такой мост для нас», —

потребовала мадам Виххури. А Высоцкий после завершения этой встречи еще долго размышлял, взвешивая все за и против. С одной стороны, третий мост наилучшим образом решал проблему с недогрузкой автомобиля и увеличением его грузоподъемности. Но, с другой стороны, он требовал внесения значительных изменений в конструкцию шасси, пересмотра мощностных и тормозных характеристик, наконец, утяжелял грузовик и повышал себестоимость производства. В итоге Высоцкий склонился к следующему решению: МАЗ-500 необходимо удлинить, снабдив его третьим неведущим мостом. А чтобы он не снижал маневренности и не создавал сопротивления движению в порожнем состоянии, такой мост надо сделать подъемным. Так родилась концепция будущего МАЗ-516. По возвращении в Минск Высоцкий передал эту идею для дальнейшей проработки общественному конструктор-



Главному конструктору Минского автозавода Михаилу Высоцкому (в центре) грузовик с колесной формулой 6х2 виделся первым шагом к разработке целого семейства трехосных автомобилей



Опытный МАЗ-520 с двумя передними управляемыми мостами оказался тупиковым вариантом из-за хронической недозагрузки второй оси

скому бюро — так на заводе называли молодежное КБ. Молодые конструкторы с азартом взялись за ее реализацию — под руководством Высоцкого с проектирова-

идеей — создать и поставить на заводской конвейер целое семейство грузовиков и тягачей с колесной формулой 6×4, Высоцкий стал рассматривать будущий МАЗ-516 пер-

советского автомобиля, но куда больший вес имели перспективы его эксплуатации на территории собственной страны и особенно в армии. Кстати, с использованием в Вооруженных силах у «пятисотых» МАЗов дело обстояло совсем не блестяще: специально созданный под армейские требования полноприводной грузовик повышенной проходимости МАЗ-505 так и не был принят на вооружение. У трехосного МАЗ-516 с приводом всего на одну ось в плане военного применения вообще не было никаких шансов.

Особое неприятие у противников МАЗ-516 вызывал подкатной мост. Говорили, что с ним грузовик потеряет в проходимости, маневренности и курсовой устойчивости, а рост снаряженной массы из-за установки такого моста никогда не будет компенсирован увеличением грузоподъемности. Скептики упирали на повышенную материалоемкость трехосного грузовика, снижение экономичности, рост связанных с его производством материальных и временных затрат. И не забывали привести главный аргумент, который на многие годы станет тормозом для реализации идеи освоения семейства трехосников

В сравнении с двухосными грузовиками «пятисотого» семейства, МАЗ-516 удалось сделать более грузоподъемным и вместительным без значительного увеличения снаряженной массы, расхода топлива и себестоимости производства.

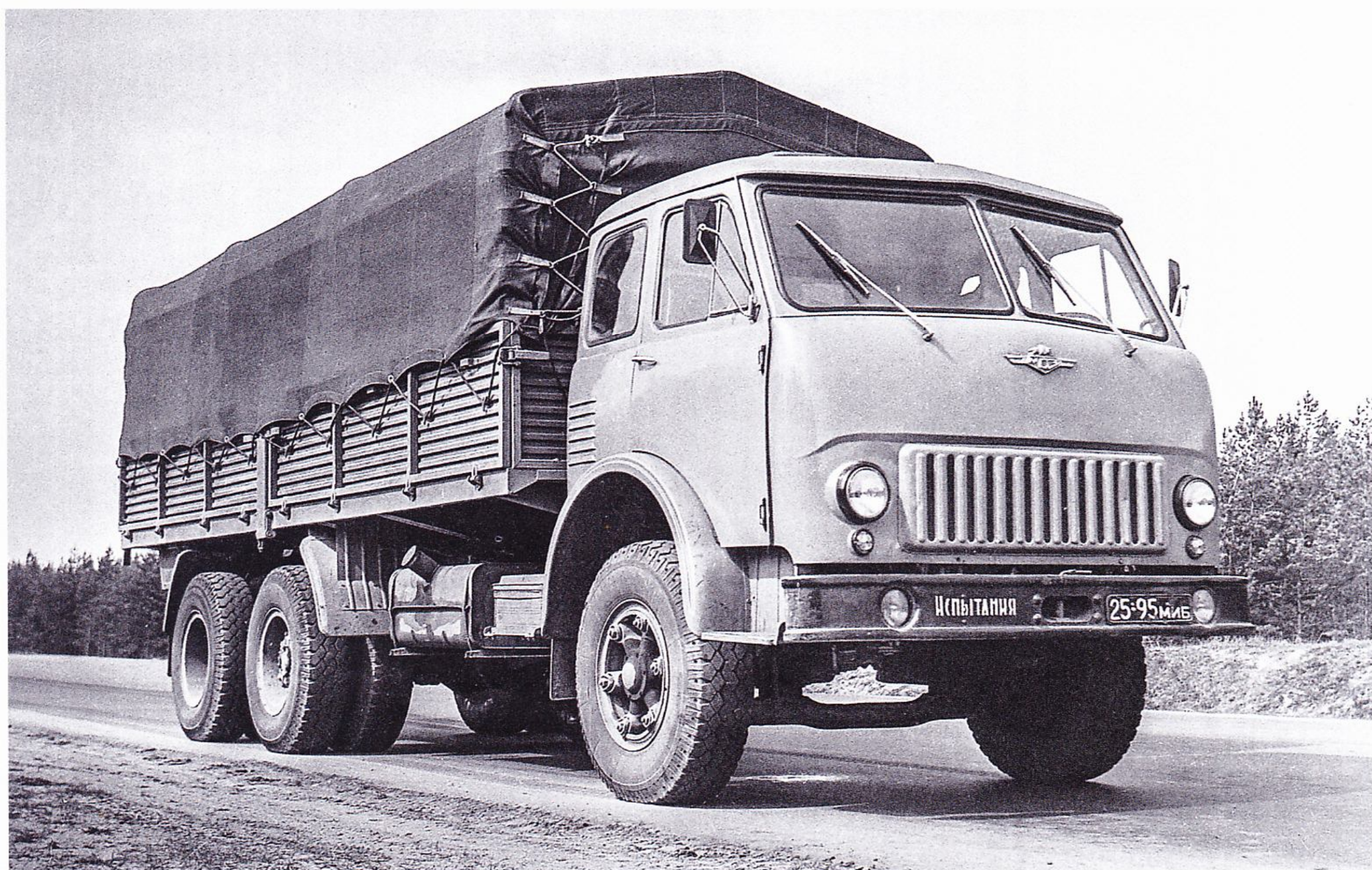
нием нового грузовика они справились за полтора-два месяца. А вот у их более зрелых коллег и в высоких министерских кабинетах подобная идея энтузиазма не вызвала, а в ряде случаев даже была встречена в штыки.

Проект во многом спасло то, что идею создания грузового автомобиля с подъемным третьим мостом продвигал непосредственно сам Высоцкий, умевший быть убедительным в любых кабинетах независимо от рангов и титулов занимавших их начальников. Более того, загоревшись еще более дерзкой

вым, а значит чрезвычайно важным шагом на пути к ее реализации. Он твердо решил, что этот трехосник во что бы то ни стало будет освоен в серийном производстве. Так оно в конце концов и получилось.

Первый шаг к трехосной схеме

Чтобы переубедить противников разработки грузовика с третьей подъемной осью, мало было одного только желания эксцентричной мадам Виххури. Конечно, экспортный потенциал всегда принимался в расчет при создании того или иного



В серийное производство МАЗ-516 был запущен в 1969 году

на Минском автозаводе: таких автомобилей нет в отраслевом типаже, закрепленном за ними раз и навсегда. Трехосные грузовики — прерогатива КраЗа!

Чтобы переубедить скептиков, Высоцкому пришлось проводить дополнительные испытания МАЗ-516, доказывать экономическую выгоду от выпуска этого грузовика с цифрами в руках. Испытания подтвердили правоту разработчиков: по проходимости и управляемости МАЗ-516 был не хуже серийно выпускавшегося МАЗ-500. Расход топлива вырос, но совсем не критично —

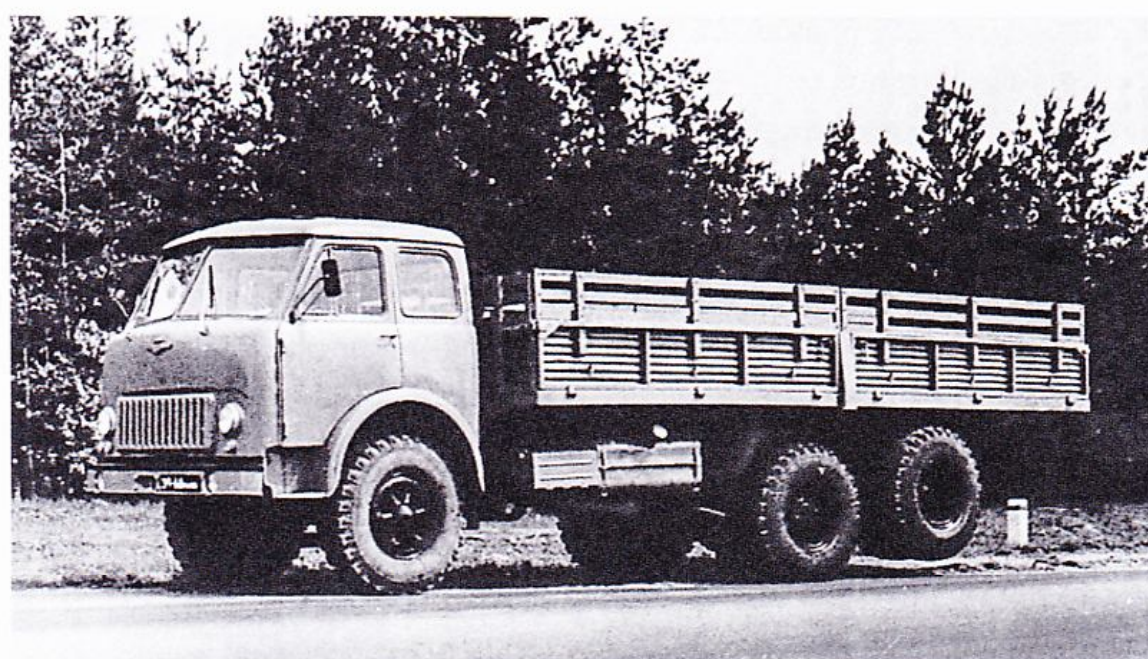
эта разница начинала ощущаться только при движении на высоких скоростях. Например, контрольный расход топлива при движении со скоростью 40 км/ч у оснащенного дизелем ЯМЗ-238 двухосного грузовика МАЗ-53352 и трехосного грузовика МАЗ-516Б с аналогичным двигателем, согласно приведенным в отчетах данным, был одинаковым — 30 л/100 км. Более того, такой важнейший экономический показатель, как коэффициент использования массы (то есть грузоподъемность в расчете на тонну собственного веса), у МАЗ-516 со-

ставлял 1600 кг: за всю историю советской автомобильной промышленности ни на одном другом автозаводе не было создано грузовика с более высоким значением этого показателя.

Наконец, схема с третьим неведущим подъемным мостом позволяла достаточно равномерно распределить полную массу груженого автомобиля между его осями в соответствии с их допустимой нагрузкой. И это тоже было достижением! К примеру, также созданный в процессе поиска путей повышения грузоподъемности опытный



Модернизированный в 1970 году трехосный грузовик с задней подъемной осью получил обозначение МАЗ-516А



При движении МАЗ-516 без груза его задний мост поднимался, снижая сопротивление движению и повышая маневренность

МАЗ-520 с двумя передними управляемыми мостами и одним ведущим задним, с которым на заводе экспериментировали в середине 60-х годов, не позволял добиться подобного результата: при любой развесовке его вторая ось все время оставалась недогруженной.

Важным аргументом в пользу освоения МАЗ-516 в серийном производстве стало сравнительно небольшое использование в его конструкции новых комплектующих — разработчики приложили много усилий, чтобы автомобиль получился максимально унифицированным с серийными грузовиками «пятисотого» семейства. И это им удалось. Даже колесная база между первой и второй осями осталась такой же, как у двухосного МАЗ-500 — 3950 мм, а значит отпала необходимость переделывать карданную передачу.

Более того, не было никаких препятствий к сборке МАЗ-516 на главном конвейере — не требовались никакие дополнительные переделки. Кстати, именно по этой причине МАЗ-516 сумел стать реально серийным автомобилем, а разработанные следом за ним грузовик МАЗ-515 и седельный тягач МАЗ-514 с колесной формулой 6×4 так и остались в опытном производстве: чтобы в ходе конвейерной сборки подкатить под



Согласно техническим характеристикам, МАЗ-516А мог эксплуатироваться с 12-тонным прицепом

раму третий неведущий мост, ее не требовалось переворачивать, а в случае с установкой двухосной приводной тележки без такого переворота было не обойтись. Увы, сделать это на существовавшем в то время оборудовании главного конвейера было невозможно чисто технически. Ситуация изменилась только к концу 70-х годов, после коренной модернизации сборочно-го производства в преддверии освоения

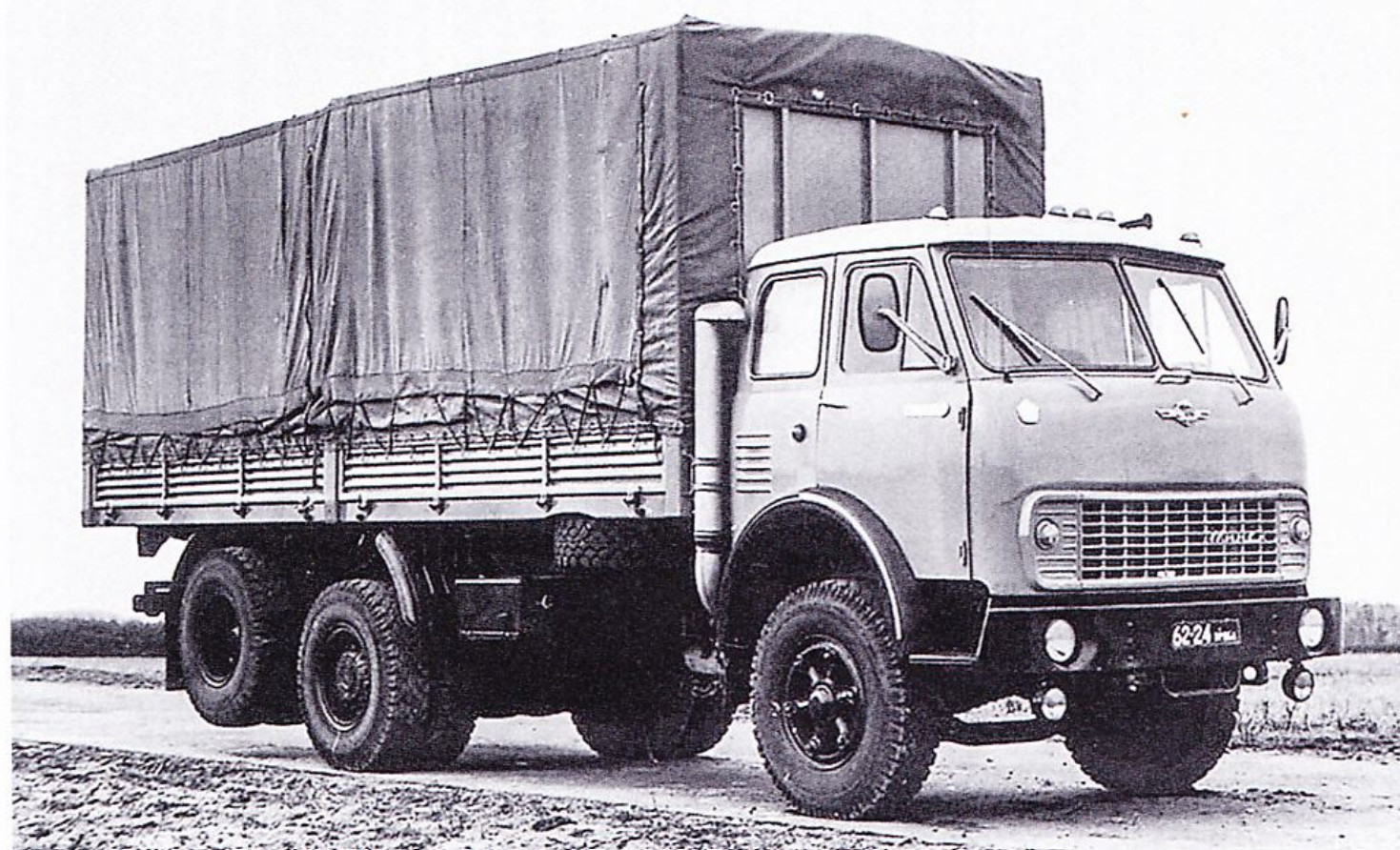
в серии седельного тягача следующего поколения МАЗ-6422. А до того момента единственным серийным трехосным грузовиком в производственной программе Минского автозавода оставался МАЗ-516, вставший на конвейер в начале 1969 года.

От МАЗ-500 до МАЗ-516Б

Добились ли минские конструкторы значительного улучшения технических характеристик, удлив раму двухосного грузовика и подкатив под нее третий неведущий мост? Если называть только основные параметры, то собственная масса грузового автомобиля выросла чуть больше, чем на 2 т — с 6,6 до 8,7 т, тогда как грузоподъемность — с 8 до 14 т, то есть прибавка составила целых 6 т. Кстати, в дальнейшем этот показатель довели до 14,5 т. На заднюю тележку приходилось 18 т полной массы против 10 т на одиночный ведущий мост. Масса буксируемого прицепа осталась такой же — 12 т (в обоих случаях основной прицеп — двухосный МАЗ-8926). Полная масса автопоезда в составе МАЗ-516 составляла уже вполне приемлемые для междугородных перевозок 36 т. Габаритная длина автомобиля выросла с 7140 до 8520 мм, наружный габаритный радиус поворота — с 9,5 до 12 м, при этом бортовая платформа стала длиннее на 1400 мм — ее общая длина составила 6260 мм.

Увеличившаяся полная масса МАЗ-516 заставила разработчиков оснастить его двигателем с повышенными выходными характеристиками. Если МАЗ-500 и другие

В ходе модернизации МАЗ-516Б получил усовершенствованные двигатель, тормозную систему и кабину. И, тем не менее, в сравнении с более новыми моделями европейских аналогов он выглядел устаревшим.



Последняя модернизация «пятьсот шестнадцатого» была проведена в 1973 году. Автомобиль получил обозначение МАЗ-516Б

Продолжение на стр. 10



ГРУЗОВИКИ





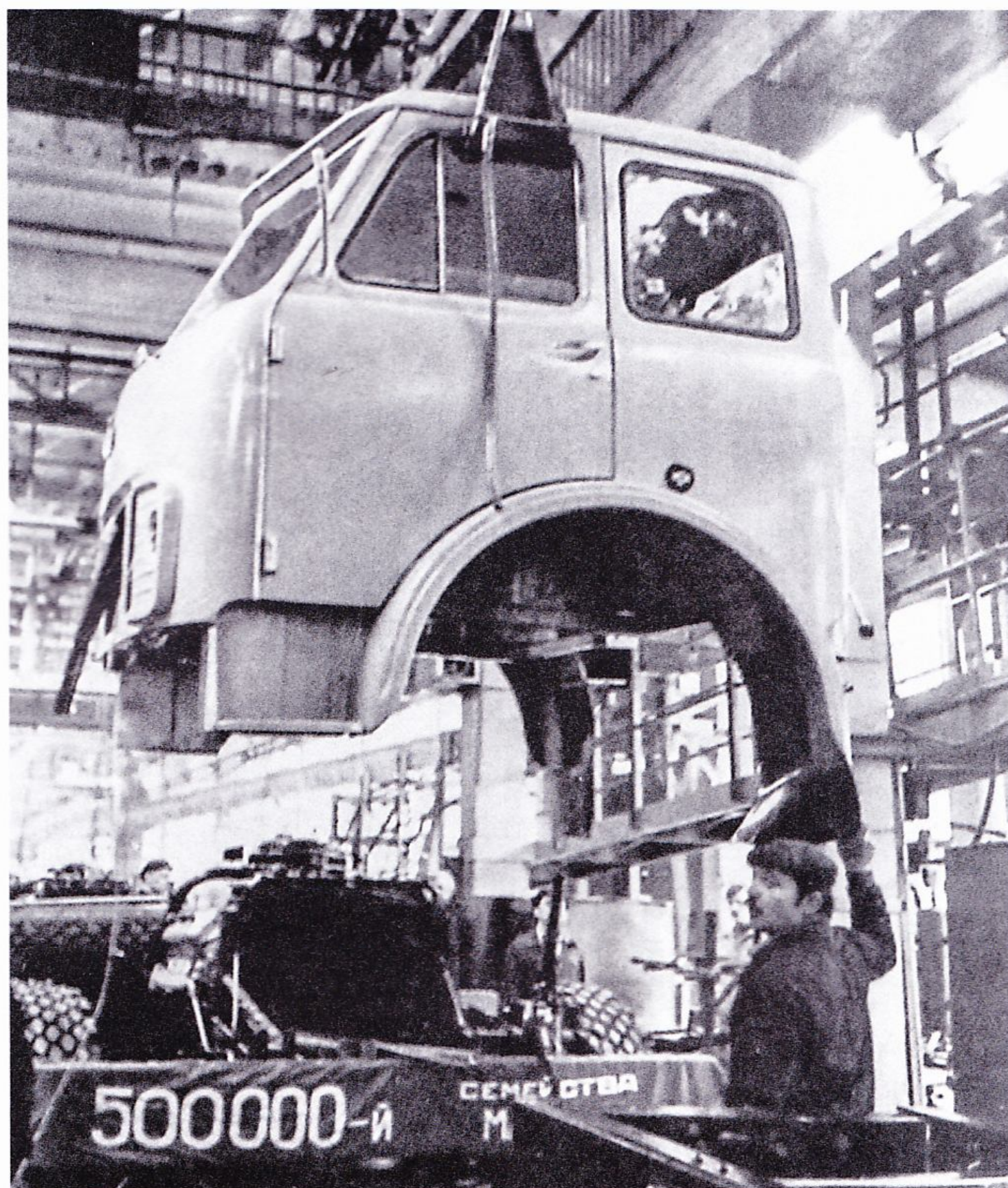
МАЗ-516Б



двухосные модификации семейства комплектовали шестицилиндровым 11,15-литровым дизелем ЯМЗ-236 мощностью 180 л.с., то МАЗ-516 поначалу получили его более мощную 220-сильную модификацию ЯМЗ-236Н, а потом и вовсе другой двигатель — V-образный восьмицилиндровый ЯМЗ-238 рабочим объемом 14,86 л и мощностью 240 л.с. При этом коробка передач как была, так и осталась пятиступенчатой — ее, как и двигатель, поставлял Ярославский моторный завод. Увы, даже переход на двигатель с более высокими характеристиками не сыграл значимой роли — такому автомобилю, как, впрочем, и другим разрабатываемым в рамках трехосного семейства МАЗам, требовался куда более мощный мотор, развивающий как минимум 300 л.с., а также более современная трансмиссия с увеличенным числом передаточных ступеней. К сожалению, подобный силовой агрегат в распоряжении Минского автозавода оказался лишь к середине 80-х годов.

Трехосный МАЗ-516 проходил все те же стадии модернизации, что и двухосный МАЗ-500. Модернизация началась, едва автомобиль встал на конвейер. С 1970 года в серийное производство Минский автозавод запустил модернизированные грузовики и тягачи. Они получили новые тормозные камеры, доработанные переднюю подвеску и электрооборудование, а также улучшенную кабину, которую внешне можно было отличить по облицовке радиатора с крупными прямоугольными ячейками. Важно, что удалось кардинально нарастить ресурс минских грузовых автомобилей, увеличив его со 100 тыс. до 320 тыс. км. В обозначениях модернизированных МАЗов появилась буква «А». Все те же нововведения достались и трехоснику — он стал называться МАЗ-516А. Кстати, автомобили именно этой модификации впоследствии чаще всего встречались на дорогах страны. Не прошло и нескольких лет, как «пятисотое» семейство вновь модернизировали.

Грузовики и тягачи обзавелись более надежной двухконтурной тормозной системой и усовершенствованными ярославскими дизелями, их головные фары (по новым стандартам размещения световых приборов) перенесли с кабины на передний бампер. Такие автомобили, в соответствии с новым отраслевым типажом, получили четырехзначные индексы. Например, грузовик МАЗ-500А в модернизированном виде стал называться МАЗ-5335, а седельный тягач МАЗ-504А переименовали в МАЗ-5429. Трехосный грузовой автомобиль с подкатным задним мостом тоже получил новый индекс, но поскольку его освоение в серии начали несколько раньше, он остался трехзначным — изменилась всего одна буква. Обновленную машину начали выпускать в 1973 году под обозначением МАЗ-516Б. Именно в этой модификации грузоподъемность трехосника официально подняли до 14,5 т. Несмотря на проведенную модернизацию, уже к моменту своего появления МАЗ-516Б



С 1977 года Минский автозавод начал комплектовать свои грузовики модернизированными кабинами. Такую кабину получил и MAZ-516Б

в 1977 году. Производство трехосника продолжалось до начала 80-х — его свернули, когда завод приступил к освоению в серии автомобилей нового поколения, первенцами среди которых стали седельные тягачи: трехосный MAZ-6422 и двухосный MAZ-5432. Дело в том, что линейка грузовиков нового поколения включала, в том числе, и преемника MAZ-516, отличавшегося новыми кабиной, силовой линией и ходовой частью. Правда, развернуть его серийный выпуск оказалось не так просто и быстро, как первоначально рассчитывали.

Преемственность поколений

В отличие от Европы, где на автобанах царили двухосные магистральные тягачи, в создании отечественных грузовых автомобилей, предназначенных для междугородных перевозок, ставка была сделана на колесную формулу 6х4. В этом был свой резон: на большей части территории СССР, в сравнении с европейскими странами, совсем иные климатические и дорожные условия, и отличаются они не в лучшую сторону. Поэтому с точки зрения проходимости, особенно в зимний период, для эксплуатации в нашей стране оптимальной была схема тяжелого грузового автомобиля-тягача с двумя ведущими задними мостами. Еще один аргумент в пользу подобной схемы: большинство европейских двухосных седельных тягачей к началу 80-х годов комплектовались 13-тонным ведущим мостом, тогда как у Минского автозавода к тому моменту в серийном производстве находился только используемый уже полтора десятка лет 10-тонный мост. С таким мостом двухосный седельный тягач, способный эксплуатироваться в составе классического для Европы того времени 38-тонного автопоезда, сделать было невозможно. А свой собственный мост с допустимой нагрузкой в 13 т минчанам только предстояло создать. Поэтому нет ничего удивительного в том, что при переходе к новому семейству грузовиков в начале 80-х годов колесная формула 6х4 была выбрана и для флагманского седельного тягача, и для трехосного бортового автомобиля. Этот автомобиль получил обозначение MAZ-6303. На первых порах его оснащали ярославским или тутаевским дизелем мощностью, соответственно, 330 или 360 л.с. Обладая грузоподъемностью

Преемник MAZ-516Б — более современный MAZ-6301, появившийся во второй половине 90-х годов, — за счет адаптации целой линейки мощных двигателей мог успешно работать в составе магистрального автопоезда полной массой 44 т.

на фоне современных европейских тяжелых грузовиков смотрелся устаревшим. И чем дальше, тем сильнее! Модернизация не спасала ситуацию: кабины зарубежных аналогов к тому времени стали значительно просторнее, эргономичнее и комфортабельнее, а их двигатели — мощнее и экономичнее. Из-за устаревшего силового агрегата MAZ-516 было проблематично удерживаться в ускорившемся автомобильном потоке, тем более когда он следовал в составе автопоезда с 12-тонным прицепом. Интересно, что с появлением у Минского автозавода усиленных передних осей

и адаптации для выпускаемых им автомобилей ярославского дизеля мод. 238, конструкторы разработали модификацию двухосного грузовика с повышенными грузоподъемностью и грузовместимостью, получившую название MAZ-53352. Эта модификация, запущенная в производство в 1977 году, предназначалась для работы на автомагистралях в составе автопоезда. Так вот, бортовая платформа досталась ей от MAZ-516Б. Обновленную кабину с фарами в бампере MAZ-516Б получил одновременно с другими модернизированными грузовиками



Трехосный MAZ-516 мог выпускаться на той же конвейерной линии, что и двухосные автомобили «пятисотого» семейства

без малого в 13 т, MAZ-6303 был способен эксплуатироваться в составе автопоезда полной массой 44 т, а при необходимости и до 52 т. То есть это был полноценный грузовик-тягач, по своим мощностным

перевозчиков современными трехосными магистральными грузовиками тяжелого класса.

К началу 90-х годов в Европе использование грузовиков с колесной формулой

При осуществлении междугородных перевозок транспортные компании боролись буквально за каждый литр сэкономленного топлива, за каждый сэкономленный фунт, франк или марку — в пересчете на весь

С точки зрения проходимости для эксплуатации в СССР оптимальной была схема тяжелого грузового автомобиля-тягача с двумя ведущими задними мостами

и массогабаритным характеристикам удовлетворяющий основным требованиям, предъявляемым к магистральным грузовикам того периода.

Другое дело, что из-за распада СССР поставить MAZ-6303 на конвейер сразу следом за новыми седельными тягачами не получилось — пришлось ждать еще целое десятилетие. Но в 1994 году серийное производство MAZ-6303 все же началось. Хотя, как вскоре выяснилось, это событие не стало окончательным решением вопроса с обеспечением наших междугородных

6x4 в междугородных и международных автомобильных перевозках постепенно свелось к минимуму. Их повсеместно заменили грузовики с колесной формулой 6x2. Это значит, что европейцы сделали ставку на более современные и технически продвинутые аналоги MAZ-516Б с третьим неведущим подъемным мостом. Почему? Потому что у таких автомобилей при движении в незагруженном состоянии, когда задние колеса подняты, значительно снижалось сопротивление качению, повышалась маневренность, уменьшался износ шин.

парк, в котором десятки, а порой и сотни транспортных средств, это оборачивалось существенным снижением издержек. Неудивительно, что спрос на грузовики с колесной формулой 6x2, более экономичные в сравнении с трехосными аналогами с двумя ведущими мостами, неуклонно рос. Нет, грузовики с колесной формулой 6x4 в производственных программах европейских автопроизводителей остались, но их начали использовать в основном как шасси для всевозможных строительных (прежде всего самосвальных) модификаций.



За счет мощного двигателя (российского или импортного) МАЗ-6310 может работать в составе автопоезда полной массой 44 т и выше

Для многих перевозчиков на просторах бывшего СССР их европейские коллеги служили своеобразным ориентиром, и не удивительно, что их увлечение магистральными грузовиками с колесной формулой

6х2 постепенно перешло и к нам. На Минском автозаводе решили воспользоваться ситуацией, тем более что у предприятия был богатый опыт разработки и производства подобных автомобилей. Так появился

МАЗ-6301 — во многом унифицированный с МАЗ-6303, но с одним ведущим мостом. А вместо второго ведущего моста у него устанавливался неведущий подъемный, с односкатной ошиновкой колес. Поскольку в ту пору в распоряжении Минского автозавода уже находились и российские, и зарубежные двигатели высокой мощности, оснащенный ими МАЗ-6301 был способен эффективно работать в составе автопоезда полной массой 44 т, принятой в междугородных перевозках. Таким образом, и по выходным характеристикам силового агрегата, и по объему перевозимого груза минский грузовой автомобиль с колесной формулой 6х2 сравнялся со своими зарубежными аналогами. Интересно, что грузоподъемность у МАЗ-6301 в его технических характеристиках значилась такой же, как и у его «предка» МАЗ-516Б — она составляла 14,5 т. При этом длина бортовой платформы выросла почти на полтора метра, до 7700 мм, что существенно повысило грузоподъемность. В качестве двигателя



МАЗ-6310 с подъемным третьим мостом получил кабину нового поколения, более комфортную и эргономичную



На базе грузовиков нового поколения был разработан магистральный МАЗ-6303 с колесной формулой 6х4, который мог использоваться в составе 44-тонного автопоезда

будущий владелец машины мог заказать как российский ЯМЗ-650 мощностью 412 л.с., так и европейский дизель *MAN* или *Mercedes-Benz*. Предусматривалась и возможность использования коробки передач зарубежного производства. Следующий шаг в развитии минского грузовика с колесной формулой 6х2 был сделан вместе с переходом завода к установке кабин нового поколения с более

современной внешностью, улучшенной эргономикой рабочего места водителя и спального отсека. Первыми, кто ее получил, стали освоенные в серийном производстве в 1997 году тягачи — двухосный седельный МАЗ-5440 и трехосный седельный МАЗ-6430. А следом за ними такую же кабину начали устанавливать и на грузовики с третьим подкатным мостом — обновленная модель получила

обозначение МАЗ-6310. В конце «нулевых» уже эту кабину подвергли рестайлингу, оживив и интерьер, и внешний облик. Именно с такой кабиной грузовой автомобиль с колесной формулой 6х2 и подъемным третьим мостом выпускается заводом в настоящее время под названием МАЗ-6310. И именно он сегодня с полным правом может считаться современным наследником МАЗ-516Б.



Современный наследник МАЗ-516Б — магистральный грузовик МАЗ-6310Е9 с рестайлинговой кабиной, оснащенный дизелем *Mercedes-Benz OM501LA*

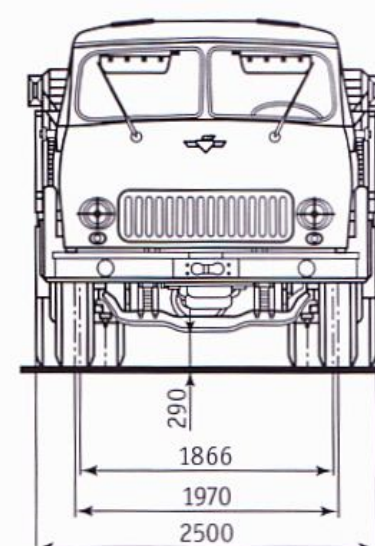
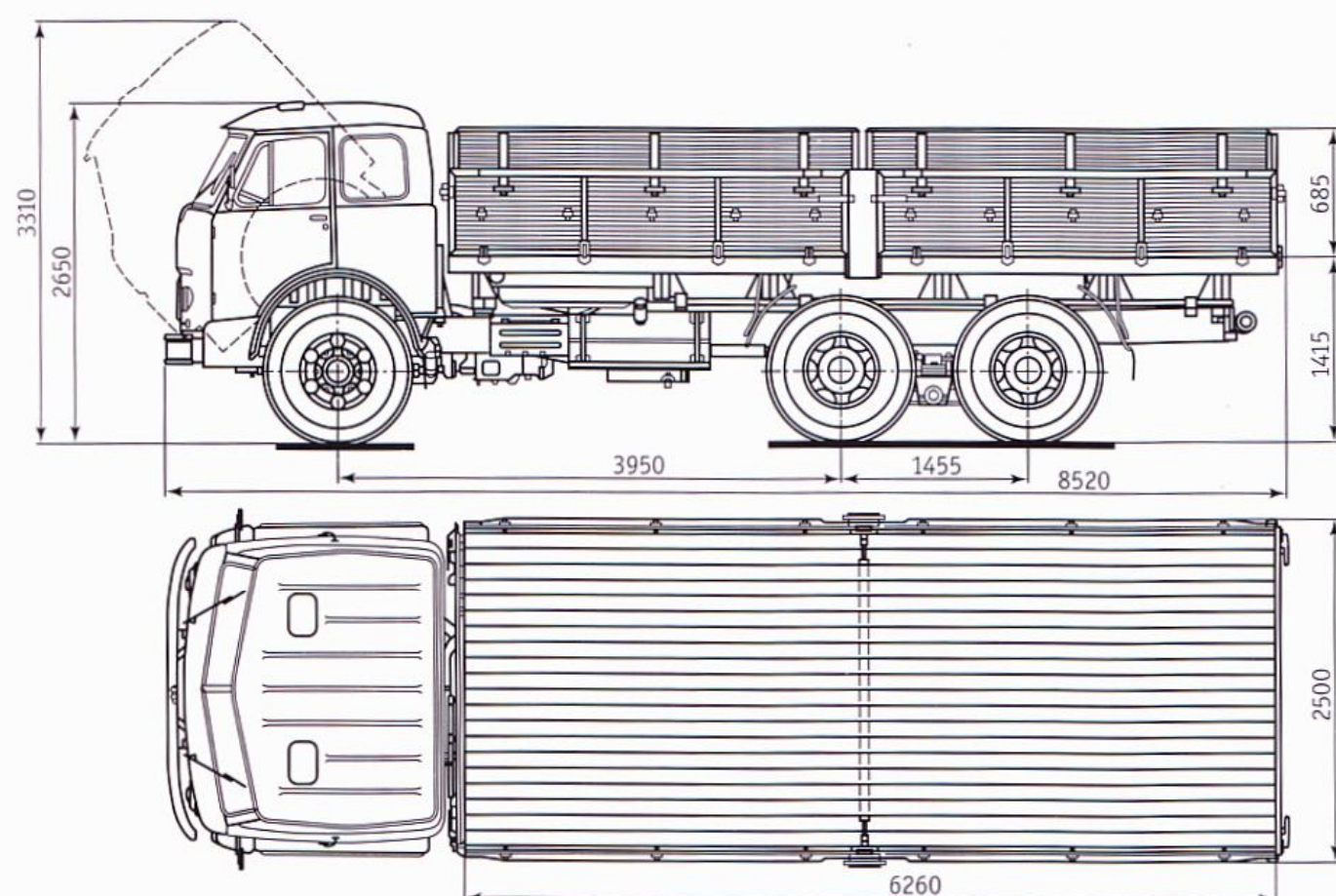


Схема МАЗ-516Б

Технические характеристики МАЗ-516Б (6х2)

Число мест	3
Грузоподъемность	14 500 кг
Максимальная скорость	85 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	30 л/100 км
Объем топливного бака	350 л
Напряжение в сети электрооборудования	24 В
Аккумуляторная батарея	6-СТ-182 (2 шт.)
Генератор	Г271
Реле-регулятор	РР127
Стартер	СТ103
Размер шин	11,00-20 или 300-508Р

Масса, кг

снаряженная	8800
снаряженная с тентом	9050
полная, в том числе	23 700
на переднюю ось	5700
на заднюю тележку	18 000

Дорожные просветы, мм

под передней осью	300
под задними осями	290

Наименьший радиус поворота, м

по колею внешнего переднего колеса	11
наружный габаритный	12

Рулевой механизм

винт, гайка-рейка и зубчатый сектор, с гидроусилителем, передаточное число — 23,6	
---	--

Подвеска передняя

зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, телескопические	
---	--

Подвеска задняя

зависимая, балансирующая, на четырех продольных полуэллиптических рессорах	
--	--

Сцепление

двухдисковое, сухое	
---------------------	--

Тормоза

рабочий — барабанный, с пневматическим приводом	
стояночный — барабанный, на трансмиссию с механическим приводом	

Коробка передач

механическая, с пятью передачами вперед и одной назад	
---	--

Передаточные числа

I — 5,26; II — 2,90; III — 1,52; IV — 1,00; V — 0,65; задний ход — 5,48	
---	--

Главная передача

коническая, с планетарными ступичными редукторами, передаточное число — 7,24	
--	--

Двигатель

ЯМЗ-238, дизельный, V-образный, 8-цилиндровый, водяного охлаждения	
--	--

Диаметр цилиндра, мм	130
Ход поршня, мм	140
Рабочий объем, л	14,86
Степень сжатия	16,5
Порядок работы цилиндров	1-5-4-2-6-3-7-8

Максимальная мощность

240 л.с. при 2100 мин ⁻¹	
-------------------------------------	--

Максимальный крутящий момент

883 Нм при 1500 мин ⁻¹	
-----------------------------------	--

AGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

Соберите легендарный **ФОРСАЖ** Dodge Charger R/T



ПОДПИШИТЕСЬ СЕЙЧАС
И ПОЛУЧИТЕ СКИДКУ

35%



МЕТАЛЛИЧЕСКИЙ КУЗОВ

ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ДВЕРИ

ВЫСОКОКАЧЕСТВЕННЫЕ ДЕТАЛИ

РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ И СТОП-СИГНАЛЫ

ЗВУК ДВИГАТЕЛЯ

ПРОСТАЯ СБОРКА

МАСШТАБ 1:8



ПОДПИШИТЕСЬ НА DODGE.DEAGOSTINI.RU

AGOSTINI ПРЕДСТАВЛЯЕТ

КОЛЛЕКЦИЯ ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

СОБЕРИТЕ СВОЮ КОЛЛЕКЦИЮ ИЗ 10 ЛЕГЕНДАРНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ
ГОРЬКОВСКОГО АВТОЗАВОДА В МАСШТАБЕ 1:43



С КАЖДЫМ ВЫПУСКОМ ВЫ ПОЛУЧИТЕ:
ЖУРНАЛ С ИСТОРИЕЙ МОДЕЛИ И АРХИВНЫМИ ФОТОГРАФИЯМИ
МАСШТАБНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ГАЗ С МЕТАЛЛИЧЕСКИМ КУЗОВОМ
НАБОР ДЕТАЛЕЙ ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ РЕТРО

ЗАКАЗЫВАЙТЕ НА DEAGOSHOP.RU!
СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ!



ISSN 2071-095X
9 772071 095019

16+