

maz.by МАЗ

МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



EUROMAZ

10



ТЕСТ-ДРАЙВ

18



DAKAR-2017

30



2 НОВОСТИ



22 НОВИНКИ
Автобус
особых
маршрутов



8 НОВИНКИ
В дальний
бой –
с комфортом



24 СОТРУДНИЧЕСТВО
Голландский
вектор
коммунального
направления

10 ТЕСТ-ДРАЙВ
EUROMAZ

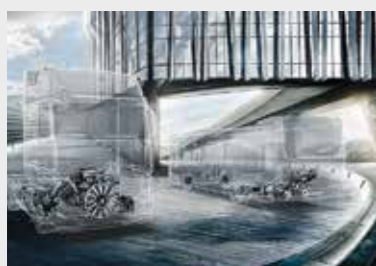


26 ТЕХНИКА
Залог
успешных
переговоров



28 ИСТОРИЯ
Пробег века

30 СПОРТ
Лучший «Дакар». Итоги



14 ТЕХНОЛОГИИ
MAZ
и Mercedes



18 ТЕСТ-ДРАЙВ
Лучшее –
детям!



Льготный ЛИЗИНГ



maz.by

БОЛЕЕ 6% ВЫГОДЫ

ОТ ЕЖЕМЕСЯЧНЫХ ЛИЗИНГОВЫХ ПЛАТЕЖЕЙ

АО «Сбербанк Лизинг» и ПАО «ЕВРОПЛАН», ООО «Балтийский лизинг», ООО «Лизинг-Трейд» и др. работают с ведущими российскими и зарубежными производителями и поставщиками автомобилей, чтобы предложить 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

Длительный 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/ 285 56 74;
e-mail: rf@maz.by

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

Управление продаж
специальной техники и шасси:
тел.: /+375 17/ 217 20 77; 217-95-47, 217-99-05
тел.: /+375 17/ 217-93-97, 217-93-98
факс: /+375 17/ 217 25 29
e-mail: st@maz.by
e-mail: kran@maz.by

Для потребителей-резидентов Российской Федерации

Без смета и пыли...

Минский автомобильный завод продолжает развивать сотрудничество с ведущими мировыми производителями надстроек – теперь к партнерам МАЗа присоединилась и компания FAUN.

Немецкая компания FAUN широко известна как производитель надстроек для служб ЖКХ, поэтому вполне закономерно, что в рамках совместного проекта на МАЗе планируется организовать производство именно таких машин. В настоящее время уже собрано два опытных образца – МАЗ-5903В2-F10 и МАЗ-5917В2-F10.

Мусоровоз МАЗ-5903В2-F10 базируется на двухосном шасси МАЗ-5340В2 и рассчитан на работу в условиях городской застройки.

14-кубовый кузов FAUN Variopress 514 рассчитан на перевозку 6200 кг бытовых отходов. С учетом коэффициента уплотнения 1:7 это дает возможность загрузить за один рейс содержимое 90 стандартных «евробаков» вместимостью 1,1 м³. Впрочем, подъемное устройство Zoeller System 359 в совокупности с 1,5-кубовой загрузочной ванной позволяет работать с любым типом «евроконтейнеров» вместимостью от 0,77 до 1,3 м³, а также контейнерами российского производства объемом 0,8 м³.

Преимуществом мусоровозов этой серии является прочная и лег-


кая конструкция кузова, обеспечивающая высокий коэффициент прессования и максимальную массу перевозимых отходов.

Второй автомобиль, МАЗ-5917В2-F10 – подметально-уборочная машина FAUN SymraJet 6RL – предназначена для работы в населенных пунктах и базируется на шасси МАЗ-5340В2.

Предназначенный для механизированной уборки с увлажнением подметаемой поверхности и поглощением пыли, «пылесос» за один проход охватывает 2300 мм дорожного полотна. Для достижения высокого качества уборки машина комплектуется двумя дисковыми и цилиндри-

ческой щеткой, сметающими мусор к всасывающему устройству, соединенному с 6-кубовым бункером.

Работу механизмов надстройки обеспечивает автономный 4-цилиндровый двигатель Mercedes-Benz OM 904 LA мощностью 102 л.с., расположенный на раме и прикрытый надстройкой. Управление всей установкой осуществляется с пульта, смонтированного в кабине, кроме того, рабочие органы имеют и дополнительный щиток управления с левой стороны, между кабиной и кузовом.

Подметально-уборочная машина FAUN сочетает в себе высокую надежность и функциональность, а значит, гарантирует минимальные затраты при максимальной эффективности. 



Подметально-уборочная машина МАЗ-5917В2-F10



Мусоровоз МАЗ-5903В2-F10

МАЗ и БАМАП – новая ступень

17 ноября состоялась встреча членов Белорусской ассоциации международных автомобильных перевозчиков с представителями Минского автомобильного завода.

В рамках мероприятия заводчане рассказали о своих новых проектах и моделях, которые вот-вот выйдут из стадии опытных образцов и встанут на конвейер. Также был освещен вопрос о новых силовых установках и перспективах сотрудничества с европейскими кузовостроителями. Кроме того, речь шла о комплексе мероприятий по улучшению качества выпускаемой техники, а также о финансовых программах, призванных стимулировать покупку грузовиков МАЗ.

В свою очередь перевозчики озвучили текущие вопросы, возникающие в сфере сервисного обслуживания и ремонта техники, а также высказали свои ожидания в плане новых моделей и модификаций.

Кроме обсуждения актуальных вопросов, участникам была предоставлена возможность лично убедиться в том, что процесс улучшения производства не стоит на месте. Во время экскурсии по заводу перевозчики смогли увидеть главный сборочный конвейер и цех по производству рам.

Особый интерес вызвали посещение цеха по окраске кабин и работа линии катодного грунтования. Внедрение этой технологии призвано устранить проблему раннего появле-




ния ржавчины на кабинах автомобилей МАЗ.

Также все желающие смогли ознакомиться с новинками модельного ряда автозавода и протестировать их в движении на территории Республиканского полигона Национальной академии наук Республики Беларусь.

Особое внимание перевозчиков, разумеется, привлекли седельные тягачи МАЗ-5440В5-8420-031 и МАЗ-5440Е9-521-031 с полуприцепом МАЗ-975830-3025, а также автопоезд в составе трехосного бортового грузовика МАЗ-6301Е9-520 и двухосного прицепа МАЗ-837310. Укомплектованная современными силовыми установками, в том числе и роботизированными коробками пе-

редач и электронными системами, эта техника прекрасно подходит для работы на дальних маршрутах, в том числе и для поездок в Европу. Техника для региональных перевозок была представлена 400-сильным самосвалом МАЗ-650118-8320-000, который тоже пришелся перевозчикам по душе.

Новый формат мероприятия понравился как представителям БАМАП, получившим возможность задать все наболевшие вопросы непосредственно изготовителю автомобилей, так и заводчанам, которые смогли получить информацию от тех, чья профессиональная деятельность непосредственно связана с грузовиками МАЗ. Так что не исключено продолжение такого общения и в текущем году... 



По заказу ОАО «Продтовары» города Бреста на заводе автомобильных прицепов и кузовов «МАЗ-Купава», входящем в состав холдинга «БЕЛАВТОМАЗ», был создан новый рефрижератор с расширенными возможностями.

Модель 478800 представляет собой кузов-фургон модели 430012, смонтированный на короткобазном малотоннажном шасси МАЗ-4571Р2. Особенность рефрижератора в планировке внутреннего пространства надстройки – он разделен на три отдельных секции. Две основные расположены продольно и имеют принудительное охлаждение с помощью индивидуальных морозильных установок. Третья секция – изотермическая, расположенная поперечно в передней части фургона. Для лучшего сохранения индивидуальной температуры каждый отсек имеет персональный вход.


Так как автомобиль предназначен для доставки продуктов в городских условиях, «морозильник» сделан максимально компактным – внешние размеры надстройки 3940x2550x2599 мм при суммар-

Трехкамерный...



Фургон для перевозки продуктов с мультитемпературным режимом на базе шасси МАЗ-4571Р2

ном внутреннем объеме всех отсеков 21,8 м³. Фургон собран из сэндвич-панелей различной толщины: крыша и передняя стенка – 80 мм, боковины – 60 мм, пол – 57 мм, а двери – 86 мм. Утеплитель – пенополиуретан, наружная и внутренняя об-

шивки из оцинкованной стали. Итоговый коэффициент теплопроводности $K=0,4 \text{ Вт/м}^2 \cdot \text{°C}$. Стоит также отметить оригинальный пол – для каждой секции подобран свой цвет, а полиуретановая заливка проведена по новой технологии. 


Спецкабину в массы

Новая 6-местная двухрядная кабина модели 437212 теперь устанавливается на автогидроподъемники.

В отличие от традиционной двухместной кабины применение удлиненного 4-дверного варианта позволяет существенно расширить возможности автомобиля. Благодаря увеличенному количеству сидений к месту проведения работ сразу можно доставить бригаду полноценного состава без задействования дополнительного транспорта. Кроме того, наличие свободного пространства перед пассажирами второго ряда дает возможность взять с собой и необходимый для работы инвентарь.

Установка такой кабины на АГП-30-С (ППС-141-30Э), базирующейся на двухосном шасси МАЗ-5340В5, не случайна. Дело в том, что трехсекционная телескопическая стрела, в сочетании с возможностью установки люльки с электромеханизмом поворота до 45 градусов в каждую сторону, существенно расширяет

спектр задач, выполняемых автовышкой. Так, кроме подъема на высоту до 30 метров, люлька может опускаться и

на 3,5 метра ниже уровня земли, что в свою очередь позволяет проводить обслуживание путепроводов, тоннелей и других объектов дорожной инфраструктуры. Чем не универсальный автомобиль для дорожной службы? 



6-местная двухрядная кабина модели 437212 на АГП-30-С (база – шасси МАЗ-5340В5)

Автоматические и роботизированные коробки передач (РКП) стали обыденностью не только на легковых, но и на грузовых автомобилях. Минский автозавод решил не отставать от мировых тенденций и в качестве опции предлагает установку «роботов» на свою технику.

Применение РКП положительно отражается сразу на нескольких аспектах использования транспорта.

В первую очередь – заметно облегчается труд водителя. РКП освобождает его от необходимости постоянной работы с рычагом КПП и предугадывания оптимального момента для перехода на следующую передачу. Кроме того, разгружаются узлы и агрегаты трансмиссии за счет автоматического выбора передач и автоматизированных процессов переключения, исключаются ударные нагрузки и рывки вследствие неправильного выбора передачи – как следствие, повышается эксплуатационный ресурс агрега-

Роботизированный...




Седельный тягач МАЗ-5440Е9 с роботизированной коробкой передач Daimler G211-12

тов трансмиссии, а двигатель работает в зоне экономичных оборотов.

С технической точки зрения у РКП проще конструкция за счет исключения синхронизаторов главного привода (применяются кулачковые муфты), легче вес и меньше габаритная длина.

В настоящий момент роботизи-

рованная коробка передач DAIMLER G211-12 по желанию устанавливается на седельный тягач МАЗ-5440Е9.

Несмотря на то, что адаптация «робота» к конкретному типу автомобиля требует значительного объема испытаний, МАЗ планирует развивать данное направление. 


Лесными тропами

Завершилась опытная эксплуатация нового сортиментовоза МАЗ-6302Н9, проходившая на одном из лесозаготовительных предприятий Архангельской области.

Полноприводная новинка является представителем семейства внедорожников повышенной грузоподъемности и предназначена для транспортировки сортимента как по лесным тропам,

так и дорогам общего пользования, для чего применены односкатные оси с шинами «дорожной» размерности. В результате установки модернизированного переднего моста с нагрузкой 9 200 кг, а также применения высокопрочной стали для изготовления рамы и сортиментовозного оборудования технически допустимая масса автомобиля теперь составляет 33 500 кг, что в совокупности с рабочей длиной

платформы в 7 390 мм позволяет перевозить одновременно до 39,4 м³ леса. Кроме того, сортиментовоз рассчитан на работу в составе с прицепом МАЗ-892630. В этом случае технически допустимая масса автопоезда может достигать 65 000 кг.

Ввиду ориентации на эксплуатацию в тяжелых условиях на МАЗ-6302Н9 установлен тандем ярославского 412-сильного двигателя ЯМЗ-652 и 16-ступенчатой МКПП ZF 16s2525T0 (либо 12JS200TA). 



Сортиментовоз МАЗ-6302Н9

В 2016 году Минский автозавод активизировал свое участие в различного рода выставках, причем не столько внутренних, сколько в международных, что является прямым отражением ориентации предприятия на новые рынки сбыта.

Так МАЗ дебютировал в крупнейшей международной специализированной выставке строительной индустрии и горнодобывающей промышленности Bauma-2016, проходящей в Мюнхене (Германия). Представленный там автокран КС-6576Z-1 грузоподъемностью 60 т на шасси МАЗ-6516В9 – результат совместного проекта с китайской компанией ZOOMLION. Подобная демонстрация возможностей позволила обратить на себя внимание привередливых европейских клиентов.

Вьетнам, Грузия, Египет – вот далеко не полный перечень стран, где были продемонстрированы новинки Минского автозавода в прошедшем году. Особенностью участия в подобных выставках является индивидуальный подход к каждому рынку, когда на стендах демонстрируется не один и тот же «комплект» новинок, а техника, наиболее востребованная именно в данном регионе. К примеру, на 26-й Вьетнамской международной торговой ярмарке «Вьетнам ЭКСПО-2016», прошедшей в Ханое, стенд МАЗа украшали грузовики, собранные на заводе в Тханьхоа с надстройками, опять же, местных производителей.

Не остаются без внимания и мероприятия, проходящие на территории России, являющейся одним из основных покупателей продукции Минского автозавода.

Из наиболее значимых стоит отметить Международную специализированную выставку «Строительная техника и Технологии '2016», прошедшую в Москве в 17-й раз и являющуюся пятой по величине в мире выставкой строительного оборудования. На «СТТ-2016» были представлены новый автокран КС-6572ВУ-Е с грузоподъемностью 40 тонн со стрелой оvoidного профиля на шасси МАЗ-6312В5, вышеупомянутый 60-тонник КС-6576Z-1 на шасси МАЗ-6516В9 и автовышка АГП-30-С на шасси МАЗ-5340В5 с двухрядной кабиной.

Также нельзя обойти стороной и VI Петербургский международный газовый форум, на котором традиционно представляются все транспортные новинки, двигатели которых работают на «голубом топливе». Автозавод



TRANSEXPO-2016, Кельце (Польша)

Мир и МАЗ

продемонстрировал новый мобильный офис, созданный совместно с «Заводом автомобильных прицепов ООО «МАЗ-Купава», на газовом шасси МАЗ-631223 и бортовой грузовой для региональных перевозок МАЗ-534023, оснащенный двигателем WP10NG экологического класса EURO-5.

Из профильных выставок, посвященных пассажирскому транспорту, безусловно, достойна упоминания международная выставка TRANSEXPO-2016, проходящая в Кельце (Польша). В рамках данного мероприятия были показаны город-

ские автобусы большого класса, МАЗ 203088 и его аналог, работающий на газу, – МАЗ 203988. Обе машины оснащены моторами, отвечающими экологическим нормам EURO-6.

Стоит отметить и участие МАЗа в BUS WORLD RUSSIA 2016, прошедшей в Москве. Экспонирующийся МАЗ-231062 в улучшенной модификации с применением комплектующих от ведущих мировых производителей: двигатель Mercedes-Benz (EURO-5) и МКП ZF, произвел настолько хорошее впечатление на перевозчиков, что машина была передана на опытную эксплуатацию в ГУП МО «Мострансавто».



Bauma-2016, Мюнхен (Германия)



VI Петербургский международный газовый форум, Санкт-Петербург (Российская Федерация)



Подписание соглашения о передаче автобуса МАЗ 231 на опытную эксплуатацию ГУП МО «Мострансавто»



«СТТ-2016», Москва (Российская Федерация)



BUS WORLD RUSSIA 2016, Москва (Российская Федерация). Автобус МАЗ 251

МАЗ-6310Е9



В ДАЛЬНИЙ БОЙ – С КОМФОРТОМ

В советские времена МАЗ был знаменит прежде всего техникой для «дальнего боя». Именно тягачи для междугородних и международных перевозок были символом завода. Множество версий для «дальнего боя» завод выпускает и сегодня. Недавно у дальнебойных МАЗов появился новый интерьер. Расскажем о нем.

Не секрет, что кабина грузовика – это дом водителя-дальнебойщика. Здесь он проводит большое количество времени – и в плане организации пространства для работы и отдыха важна каждая мелочь. Минский автозавод провел основательную работу по улучшению интерьера для серийных магистральных грузовиков.

Все изменения направлены на улучшение условий труда и отдыха водителя, а также на повышение конкурентоспособности автомобилей.

Изменения носят не только дизайнерский, но и функциональный характер.

Так, одно из изменений связано с установкой сидений водителя и пассажира с трехточечным ремнем – с креплением третьей точки на спинке сиденья на уровне плеч, что в свою очередь позволило увеличить длину спального места на 100 мм и отка-

заться от старой конструкции вещевого шкафчика.

Пока предлагаются импортные кресла, но уже разработано свое, которое отличается улучшенной боковой поддержкой, более эргономичной формой спинки и подушки сиденья, с улучшенным механизмом регулировки.

Изменился материал и цвет обивки. Теперь доминирует светло-серый цвет.

Панель приборов тоже изменилась. Примечательно, что новую панель делает не сторонний поставщик, а один из заводов холдинга в Осиповичах. Изменения коснулись не только цветового решения, но и затронули такие элементы, как дефлекторы, щиток приборов, клавиши управления различными системами автомобиля.

Блок клавиш на автомобиле с модернизированной кабиной напоминает блок клавиш, который применен

на опытных образцах магистральных грузовиков Euro-6 для европейского рынка. Новые клавиши более эргономичны и оснащены подсветкой, что, безусловно, удобнее в темное время суток. Клавиши-переключатели со светофильтрами поставяет фирма Hella.

Изменения коснулись и блока управления отопителем и кондиционером – вместо центрального контроллера установлена система управления микроклиматом с усовершенствованным алгоритмом работы.

Вместо центральной панели с откидным столиком установлена центральная панель с двумя подстаканниками. Она сделана таким образом, что можно не только поставить стаканы, но и положить, например, папку с документами. Пространство для папки сделано в виде углубления с защитными бортиками по краям. Даже при перестроении или крене грузовика папка не упадет.

Внизу центральной панели выполнен отсек для хранения различных мелочей.

Изменения коснулись и верхней вещевого полки. Она сделана цельнолитой. Исходя из опыта – чем меньше

составных частей, тем меньше скрипов. Полка симметричная. Это удобно в производстве грузовиков для разных рынков, в том числе для стран с левосторонним движением.

Важная инновация – новый щиток приборов отечественного производства с большим цветным центральным дисплеем с отображением информации о работе различных систем автомобиля. Данные на дисплей поступают по CAN-шине.

Что дает CAN-шина в электрооборудовании автомобиля? Во-первых, существенное уменьшение количества проводов. Самая важная функция – более точная диагностика работы различных систем и поиск неполадок. Легко определить, какой точно узел не работает. Не надо «прозванивать» километры цепей, чтобы выявить неисправность. Плюс скорость передачи всей информации значительно возрастает. Все это вместе называется ЛАСУЭ – локальная автомобильная система управления электрооборудованием, главным внешним элементом которой и является щиток приборов с новым дисплеем.

Внедрение ЛАСУЭ будет проходить поэтапно по мере завершения испытаний ее различных составных компонентов.

Кабина предусмотрена в комплектации с электрическим приводом стеклоподъемника, центральным замком, электроуправляемыми зеркалами, предлагается электроуправляемая шторка ветрового стекла и противосолнечная шторка водительской двери.

В плафонах освещения кабины используются светодиодные лампы, что повышает надежность и улучшает освещенность при тех же энергозатратах.

Также разработаны и освоены в производстве автомобили с комплектующими повышенной надежности. Для «дальнебойной техники» используются комплектующие лучших европейских брендов – радиаторы фирмы Behr, подшипники производства SKF и FAG, прокладки и манжеты Freudenberg, системы ABS и ECAS фирмы Wabco, карданные валы производства TirsanKardan, быстросборная арматура Cammozi, сиденья Ster и т.д.

Сегодня в портфеле МАЗа присутствуют почти все типы дальнебойных автопоездов, применяющиеся в Европе. Помимо 16,5-метровых сцепок, выполненных по схеме: седельный тягач + полуприцеп, есть и «евротандемы» (бортовой грузовик + прицеп).

Разрешенная длина евротандемов составляет 18,75 м. Это больше, чем для схемы «седельный тягач + полуприцеп» (16,5 м). Соответственно тандем может перевезти больший по объему груз. В рамках этой длины МАЗ предлагает разные варианты сцепок.

В зависимости от характера перевозимого груза используются разные бортовые тягачи и разные прицепы.

Самая популярная комбинация «евротандема» – длиннобазный бортовой автомобиль с подъемной третьей осью + прицеп на сближенных осях. Из такой сцепки МАЗ «выжал»

116 «кубов» полезного внутреннего пространства (56 + 60 м³).

Кроме того, для потребителей ОАО «МАЗ» предлагает автопоезда с увеличенной до 20 м габаритной длиной. Дело в том, что к общим габаритам автопоездов Россия лояльнее, чем Европа. Там разрешена общая длина – 20 м.

В рамках этой длины МАЗ предлагает два варианта автопоезда. Автопоезд объемом 123 м³ в составе бортового автомобиля 6x2 типа МАЗ-6310 (объем платформы 56 м³) и прицепа МАЗ-837320 с тремя центральными осями, с объемом платформы 67 м³, и автопоезд общим объемом 109,5 м³ в составе седельного тягача 4x2 типа МАЗ-5440 и полуприцепа МАЗ-975870.

Естественно, что для всех этих вариантов будут доступны нововведения по интерьеру и комплектации. Выбор для перевозчиков улучшился.



Самое заметное внешнее отличие нового интерьера – центральный столик с двумя подстаканниками



Существенно обновился интерьер спального отсека – новые отделочные материалы, новые приятные «мелочи»



Изменения коснулись и верхней вещевого полки. Теперь она сделана цельнолитой



МАЗ-5440Е9

Премьерный показ автомобилей МАЗ 5-го поколения состоялся в августе 2014 года в Минске и был приурочен к 70-летию юбилею Минского автозавода. Тогда демонстрация седельного тягача МАЗ-5440М9 с новой кабиной и двигателем экологического стандарта Euro-6 не осталась незамеченной, и многие ждали, что по традиции белорусы покажут свое новое детище на ближайшей серьезной выставке, но в итоге все вышло иначе. Первым, кто предстал на суд широкой публики, оказался четырехосный самосвал МАЗ-6516М9 – о нем мы сегодня и поговорим.



EURO MAZ



При поднятой кабине хорошо видно, что от нее до земли 550 мм



только нижняя ступенька открыта «всем ветрам» –

Выловить самосвал для тестирования и фотосъемки было довольно сложно. Машина практически все время кочует между выставками и презентациями – так проще всего получить независимое мнение, правильное ли направление выбрал автозавод. Вместе с тем эти поездки дают и неоценимый опыт реального поведения автомобиля на дорогах общего пользования. Так что отметка на одомере в 2207 км на момент тест-драйва означала, что обкатку МАЗ-6516М9 уже прошел, скидок на нее можно не делать, а подойти к новинке со всей строгостью.

Собери картинку

При первом взгляде на самосвал Минского автомобильного завода невольно задумываешься: «А МАЗ ли это?». Привычный логотип есть, и даже эмблема присутствует, но у грузовиков тон автомобилю всегда задает кабина, а она здесь, мягко говоря, не «МАЗовская». Нет, общие обводы, безусловно, выдают минские корни, но смотрится грузовик более породице, чем мы привыкли, и скорее тяготеет к дорогим иномаркам, чем к «рабочим лошадкам» отечественного автопрома.

Впрочем, так и было задумано – новое семейство должно иметь новую кабину. Тем более, что предполагаемая установка силовых агрегатов с экономами не ниже EURO-6 в совокупности со всем вспомогательным оборудованием в любом случае тре-

бовала увеличения моторного отсека, добиться которого на кабине модели 5440 не представлялось возможным.

На самосвале установлен самый компактный вариант кабины из всех возможных, но при этом ее высота над моторным тоннелем достигает 1200 мм, а на месте водителя и сменщика и вовсе 1520 мм. Это позволяет если и не ходить «в полный рост», то, по крайней мере, относительно свободно перемещаться внутри при организации ночного сна. И нет, это не описка – на задней стенке предусмотрена полноценная откидная спальная полка, которую можно разложить за полминуты, предварительно сложив спинки кресел.

Кроме экстерьера, полностью поменялся и интерьер кабины. Здесь новая передняя панель, построенная «вокруг водителя», а в центре щитка приборов красуется ЖК-монитор бортового компьютера. На нем в полном соответствии с современными тенденциями отображается вся возможная информация об автомобиле, от уровня AdBlue и заряда АКБ до задействованных на данный момент блокировок дифференциала или технических неисправностей.

Радует и тот факт, что данная кабина собственной разработки МАЗовских конструкторов. И хотя она является удачным развитием проекта, заложенного много лет назад для 4-го поколения, все штампованные элементы здесь новые.

Железное нутро

Впрочем, в МАЗ-6516М9 есть много интересного и помимо кабины. Чтобы это увидеть – надо всего лишь ее поднять. 6-цилиндровый двигатель Mercedes-Benz OM471 – на данный момент это одно из лучших творений немецких моторостроителей, и уже одним своим присутствием навеивает мысли о качестве представленного авто.

К слову, так как процедуры ЕТО можно проходить без подъема кабины, а плановым обслуживанием с учетом высокой технологичности и, как следствие, высокими требованиями к эксплуатации, будет заниматься фирменный сервис – электропривод подъема «командирской рубки» признан нецелесообразным.

На самом деле применение двигателя стандарта EURO-6 значительно усложнило жизнь конструкторам. Так как для оптимального сочетания грузоподъемности и маневренности была выбрана колесная формула 8x4 с двумя передними управляемыми осями и компактной колесной базой – всего 2600 мм между 2-й и 3-й осью, – то места для размещения систем, связанных с обеспечением высоких эконом, осталось катастрофически мало. В итоге ради огромных размеров глушителя и бака с мочевиной пришлось пожертвовать вместимостью топливного бака.

Немного необычным на первый взгляд кажется низкий пластиковый бампер на самосвале, да еще и смонтированной в него дорожной оптикой Hella. Но все дело в том, что

самосвал изначально рассчитан на работу в условия городских строек или на объектах с твердым покрытием подъездных дорог. Впрочем, в реальности подвеска обеспечивает приличный угол въезда в 16°, а для лучшей проходимости МАЗ-6516М9 оснащен еще и межколесной и межосевой блокировками, так что при разумном подходе проблем быть не должно.

Загрузка – перегон – разгрузка – перегон

Работа водителя самосвала монотонна и порой довольно скучна. Всю смену машина снует по одному и тому же маршруту, порой не превышающему нескольких километров, либо крутится на строительной площадке. А так как в нашем случае грузозахват затачен на работу по дорогам с твердым покрытием, то ко всему еще добавляется непрерывная работа с рычагом переключения КП при толкотне в городском трафике.

Живо представив себе эту картину, забираемся в кабину, и... что-то здесь не так. А где «палка-мешалка»? Похоже, конструкторы решили облегчить жизнь водителю и установили на МАЗ-6516М9 12-ступенчатый автомат Mercedes-Benz с возможностью выбора автоматического или ручного переключения. Вот это подарок!

Отсутствие необходимости принаравливаться к переключению КП дает возможность полностью сконцентрироваться на управлении. Кстати, повышенная концентрация здесь отнюдь не лишняя, ибо 476 «лошадей» под кабиной превращают порожний самосвал в полуспортивный болид,

а сочетание хорошей обзорности и управляемости подначивают ехать в «легковом» режиме. Хорошо хоть 4-ступенчатый ретардер позволяет не переживать по поводу замедления – знай себе дергай подрулевой переключатель. Педаль тормоза на EuroMAZe воспринимается скорее как «опция» для внештатных ситуаций.

Впрочем, столь бесшабашная езда – скорее прерогатива журналистов. В реальной жизни заполненный доверху 21-кубовый кузов умерит как «гоночные» амбиции самосвала, так и желание воплотить их в жизнь. В сухом остатке – возможность легко удерживаться в рамках городского трафика благодаря мощному двигателю, прекрасно чувствовать себя на стесненных стройплощадках благодаря хорошей маневренности и... беречь свое здоровье благодаря отменной плавности хода и наличию АКП.

Туда, где ровные дороги

Подытожим: МАЗ перешел от слов к делу. Если еще вчера практически все новинки автозавода были ориентированы на Россию и страны СНГ, то сегодня большая часть разработок нацелена на европейские рынки. Это видно и по составу комплектующих, используемому в новых моделях, и по применяемым конструктивным решениям, и по двигателю формата EURO-6. Заметьте, из трех выпущенных экземпляров 5-го поколения: седельный тягач МАЗ-5440М9 (4x2), шасси МАЗ-6312М7 (6x4) и самосвал МАЗ-6516М9 (8x4) – только последний путешествует по выставкам для изучения спроса. Две другие модели

официально нигде за пределами Беларуси до сих пор не презентованы, и мероприятие это отложено, до тех пор пока они не будут доведены до идеального состояния – на МАЗ-5440М9 в настоящий момент калибруется система адаптивного круиз-контроля с функцией экстренного торможения и система контроля выхода из полосы, а на МАЗ-6312М7 испытывается новое поколение двигателя OM 470 в версии OBD C. Так что даже в продвижении нового продукта видны серьезные изменения, ведь Европа проколов не простит, и репутация нового семейства должна быть безупречна с самого старта. Судя по самосвалу, у МАЗа есть неплохие шансы осуществить свои планы.

Впрочем, несмотря на «европейскую» ориентацию, часть машин так или иначе попадет и на российский рынок и, судя по набору качеств, лег-

ко сможет побороться за место в новом сегменте где-то между новым КАМАЗом и бюджетными «европейцами».

Протестированный МАЗ-6516М9 сделал даже не шаг, а скорее прыжок вперед от стоящего на конвейере 4-го поколения. Это видно и по дизайну, и по качеству сборки, и по общим впечатлениям от машины. По предварительным данным, в серию EuroMAZ пойдет ближе к концу 2017 года. К этому времени заводчанам предстоит не только окончательно довести семейство «до ума», но и подготовить сервисную базу для обслуживания новинок, ибо починить такую технику «на коленке» уже не получится. Да и программу «ликбеза» для покупателей о нюансах нового поколения не мешало бы подготовить. Так что работы еще предстоит много, но оно того стоит!



Путь вверх по трапу из четырех ступенек, две из которых с подсветкой – плата за мотор EURO-6. Зато «мне сверху видно все...»



Рядная «шестерка» Mercedes-Benz OM471 – столь плотная компоновка обусловлена большим количеством вспомогательных агрегатов



Пластиковая защита двигателя, низко расположенный радиатор, словацкие шины Matador Hector 315/80R 22.5 – все говорит о дорожном предназначении



Плотная компоновка заставила даже пространство внутри рамы использовать по максимуму

Технические характеристики автомобиля МАЗ-6516М9-620

| | |
|---|--|
| Полная масса, кг | 41 000 |
| Снаряженная масса, кг | 15 075 |
| Грузоподъемность, кг | 25 925 |
| Вместимость кузова, м³ | 21 |
| Допустимая нагрузка: 1-/2-/3-/4-й оси, кг | 7500/7500/13 000/13 000 |
| Двигатель: | Mercedes-Benz OM471 |
| тип | Турбодизельный, I-6, Euro-6 |
| рабочий объем, см³ | 12 800 |
| мощность, л.с. | 476 при 1800 мин⁻¹ |
| крутящий момент, Н·м | 2300 при 1100 мин⁻¹ |
| Коробка передач: | Mercedes-Benz G281-12 New AMT |
| тип | Автоматическая |
| количество ступеней вперед/назад | 12/2 |
| Подвеска | Рессорная со стабилизаторами поперечной устойчивости |
| Тормозная система | Пневматическая с ABS и ASR |
| Колесная формула | 8x4 |
| Вместимость топливного бака, л | 300 |



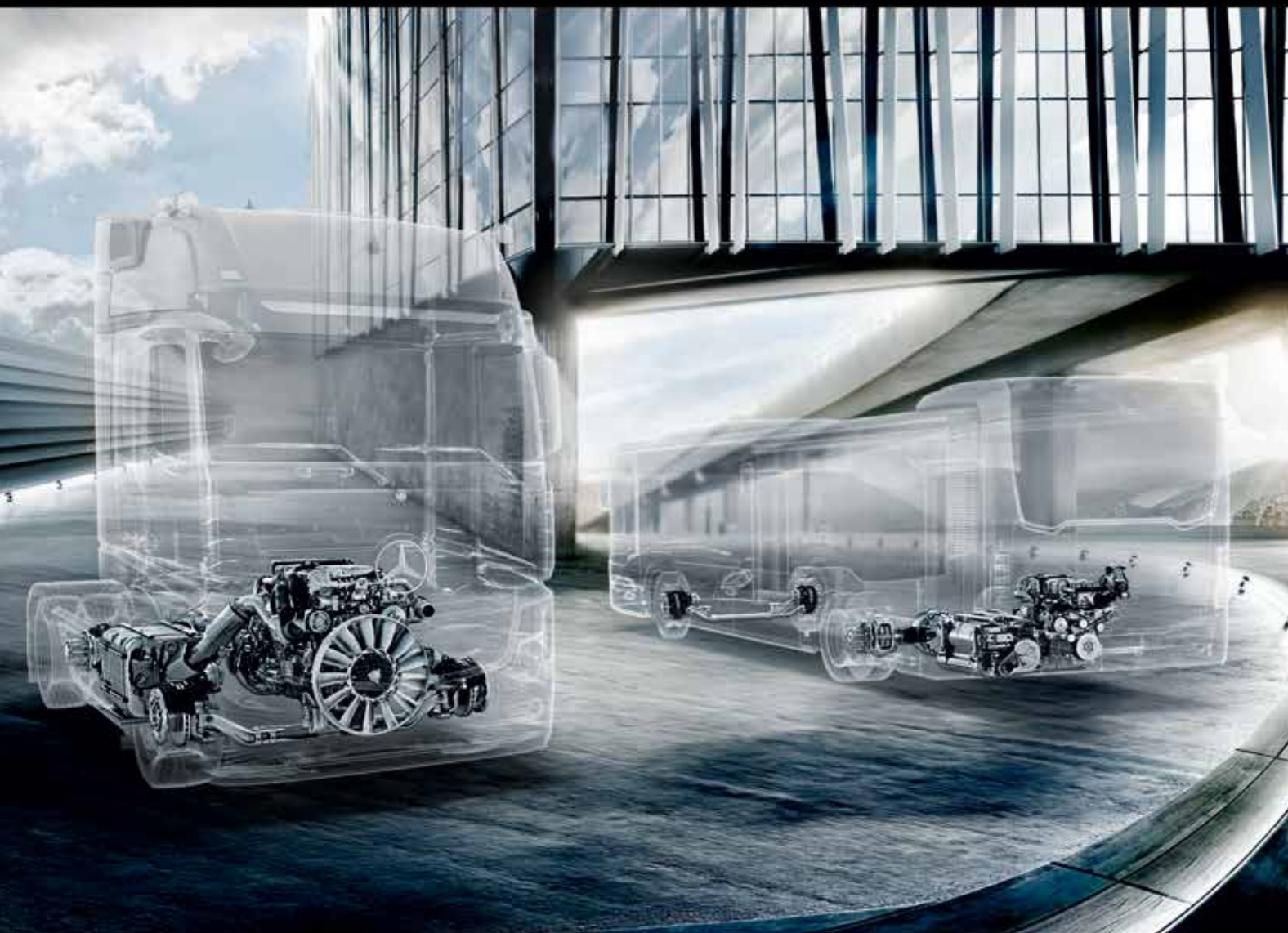
Пластиковый бампер пока выполнен единым элементом – обратите внимание на две подножки для протирки лобового стекла



Столь роскошный интерьер самосвала обусловлен унификацией передней панели с таковой и на магистральных тягачах



Не экономить на мелочах и безопасности! Испанские зеркала Ficoso – такие стоят на грузовиках IVECO, и обзор в них отличный



Мировой лидер в области технологий и эффективности.

Если технологическое лидерство – это результат максимальной эффективности использования топлива, минимизированном TCO и чрезвычайно прочных компонентов силовых агрегатов, то Вы и Ваши клиенты правы в том, что вы доверяете Mercedes-Benz Пауэртрейн. Наш интегрированный силовой агрегат, система двигателя, трансмиссия, мосты и оси, разработанные и произведенные так, чтобы функционировать как одно целое – идеально настроенное друг к другу. Этим самым обеспечивается универсальное обслуживание.



Mercedes-Benz

Передовые технологии проявляют себя в высококлассных ходовых характеристиках, оптимальной массе и топливной эффективности.

За последние 18 лет Mercedes-Benz Пауэртрейн поставил более 17 800 двигателей для автобусов и грузовиков МАЗ.

Модельный ряд дизельных и газовых двигателей Mercedes-Benz охватывает практически весь мощностной диапазон и все эмиссионные классы.

Начиная с 2014 года, взаимовыгодное сотрудничество между МАЗ и Mercedes-Benz Пауэртрейн было расширено за счет применения трансмиссий и мостов Mercedes-Benz на технике марки МАЗ.

Оставаясь надежным партнером МАЗа и в будущем, Mercedes-Benz Пауэртрейн рад поставлять новейшие и самые совершенные на рынке силовые агрегаты, отвечающие требованиям высочайшего уровня качества.



Двигатели Mercedes-Benz 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 литров или от 10,7 до 15,6 литров
- Мощность от 115 до 260 кВт или от 240 до 460 кВт



Системы передач Mercedes-Benz для среднетоннажной и тяжелотоннажной техники
Переосмысление эффективности.

- 6-ступенчатые, 9-ступенчатые и другие 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-Benz
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 тонн (на ось)





МАЗ-СПОРТАВТО

СПОРТИВНАЯ КОМАНДА МИНСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ЗАВОДА



2017



A. VASILEVSKI
D. VIKHRENKA
A. ZAPAROSHCHANKA

Лучшее – детям!



Перевозка пассажиров всегда считалась делом ответственным, а перевозка детей – ответственна вдвойне. Так что создание специализированных автобусов для доставки школьников в учебные заведения и обратно – это своего рода «высший пилотаж» для производителей. Долгое время в странах СНГ «школьники» строились на базе серийных моделей путем внесения соответствующих изменений в конструкцию, однако 2016 год был ознаменован новым подходом к данной тематике. Минский автомобильный завод представил потенциальным покупателям узкоспециализированную конструкцию – школьный автобус MAZ 257.

Дело в том, что в 2013 году в Беларуси началась совместная социальная программа «Школьный автобус». Согласно ей, Минский автомобильный завод и «Банк развития Респуб-

лики Беларусь» начали передавать школьным учреждениям автобусы MAZ 241 в специальной комплектации для доставки детей к месту учебы из отдаленных деревень. За время

работы программы школам в общей сложности было передано более 200 автобусов, что, в свою очередь, позволило сделать заводу определенные выводы...

Свой путь

Знакомьтесь, MAZ 257 – первый в СНГ автобус, созданный специально для перевозки детей. Машина создавалась «с нуля» и не имеет серийных собратьев. Возможно, в будущем она сама станет родоначальником семейства автобусов малого класса, но пока это уникальный «школьник» и только.

Как уже говорилось, за три года существования программы «Школьный автобус» заводчанам удалось собрать массу информации как об эксплуатации «школьников» в целом, так

и о частных недостатках конструкции существующей модели MAZ 241. На основании этих данных было решено спроектировать совершенно новый автобус.

Во-первых, новичок стал заметно больше – 2-метровый прирост по длине позволил на 8 человек увеличить пассажироместимость и разместить в заднем свесе вторую автоматическую служебную дверь. Такое решение было принято с учетом текущей тенденции закрытия школ и детских садов в маленьких деревнях и увеличившегося количества школьников и малышей, которых надо централизованно доставлять к месту учебы.

Во-вторых, было уделено повышенное внимание проходимости машины. До 200 мм увеличен клиренс, угол въезда – 16°, угол съезда – 10° – в совокупности это позволит увереннее преодолевать такое сезонное явление, как снежные перемены. Да и при разезде на заснеженной дороге послужит дополнительным «плюсом». Кроме того, применение рессорной подвески позволит менее болезненно переносить разбитые «гравийки», которых на пути школьных автобусов по-прежнему немало.

В-третьих, были улучшены условия работы водителя. Теперь в его распоряжении персональная дверь для входа, позволяющая избежать акробатических пируэтов на крышке моторного отсека. А в заново спроектированном интерьере кабины изначально зарезервировано место под установку блоков управления современных электронных систем (тахограф, GPS, мультимедиа и т.д.). А плоские поверхности «околокапотного пространства» получили выштамповки, позволяющие положить мелочь без боязни искать ее после маневра по всей кабине.

Пожалуй, единственное, что MAZ 257 сохранил от предшественника – это общую компоновку. Автобус по-прежнему имеет переднее распо-

ложение силовой установки и привод на заднюю ось. Такое решение позволяет унифицировать конструкцию с грузовыми малотоннажниками, а значит, сэкономить как на закупке, так и на эксплуатации – образование у нас никогда не было сферой, где вращаются крупные финансовые потоки.

В настоящий момент опытный образец успешно прошел на Дмитровском полигоне тест на опрокидывание. Теперь ведется окончательная доводка конструкции и работа над интерьером MAZ 257, так что ждать официальной премьеры остается не так уж и долго.

Удерживая позиции

Ну, а что же «241-й»? Может с учетом работы над новым «школьником» на него уже махнули рукой? Как бы не так! Работы по модернизации текущей модели не прекращаются и сейчас.

Разумеется, времени, чтобы учесть большинство пожеланий эксплуатационников, было предостаточно. Водители, работавшие на первых «школьных» 241-х, отмечают, что нынешний MAZ 241S30 – это уже совершенно другая машина, на которой можно работать с удовольствием, не ожидая подвоха по технической части.

Вместо вибронгруженного двигателя ММЗ и механической коробки передач с нечеткими ходами и нелогичными передаточными отношениями автобус оснастили китайским двигателем Cummins в сочетании с 6-ступенчатой МКП Fast Gear. Была значительно улучшена шумоизоляция моторного отсека, что позволило использовать большой монитор под потолком по своему прямому назначению – для развлечения детворы во время поездок. Если говорить о салоне, то последняя переданная партия машин получила новые кресла с четырехточечными ремнями – до этого устанавливались стандартные сиденья от пригородных версий серийных автобусов.

В принципе, перечень внесенных в конструкцию изменений велик, и продолжать его можно довольно долго. Главное, что можно увидеть, даже не вникая в спецификации, – MAZ 241S30 по-прежнему полноценный участник программы «Школьный автобус» и сдавать свои позиции не намерен. По крайней мере, пока достойная смена в виде MAZ 257 не встанет на конвейер, а там – как знать?..

Технические характеристики автобусов MAZ 241S30 и MAZ 257*

| Модель | MAZ 241S30 | MAZ 257 |
|--------------------------------------|--|---|
| Габаритные размеры ДхШхВ, мм | 6790 x 2550 x 2945 | 8720 x 2550 x 3150 |
| Колесная база, мм | 3 800 | 4 800 |
| Полная масса, кг | 9 300 | 10 330 |
| Снаряженная масса, кг | 7 670 | 8 030 |
| Пассажироместимость, чел в т.ч. сидя | 22 21+1 | 31 29+2 |
| Багажный отсек, м³ | 0,7 | н.д. |
| Допустимая нагрузка: 1-/ 2-й оси, кг | 4 100/5 200 | 4 050/6 280 |
| Двигатель: | Cummins ISF3.8s | Cummins |
| тип | Турбодизельный, Euro-4 | Турбодизельный, Euro-5 |
| рабочий объем, см³ | 3 759 | 3 759 |
| мощность, л.с. | 168 при 2 600 мин⁻¹ | 177–217 |
| крутящий момент, Н·м | 600 при 1 300–1 700 мин⁻¹ | н.д. |
| Коробка передач: | Fast Gear 6J70T | Fast Gear 6J70T |
| тип | Механическая | Механическая |
| количество ступеней вперед/назад | 6/1 | 6/1 |
| Подвеска | Передняя – пневматическая, зависимая с амортизаторами и стабилизатором. Задняя – пневморессорная, зависимая с амортизаторами и стабилизатором | Передняя – рессорная, зависимая с амортизаторами и стабилизатором. Задняя – рессорная, зависимая с амортизаторами и стабилизатором |
| Колесная формула | 4x2 | 4x2 |
| Минимальный радиус поворота, м | 9,0 | не более 8,5 |
| Вместимость топливного бака, л | 190 | 190 |

* – данные условны в соответствии с ТЗ



Новый «школьник» MAZ 257S30 – машина заметно увеличилась в размерах, что позволяет перевозить за один рейс 29 маленьких пассажиров



Интерьер кабины 241-го остается неизменным много лет, а монитор камеры и пульт системы пожаротушения – всего лишь особенности комплектации



Интерьер кабины 257-го – передняя панель развернута к водителю, уменьшилась высота моторного отсека, появилась персональная дверь



Салон «школьника» выдают полки для ранцев над головой, выкрашенные в желтый цвет, до которых достают даже самые маленькие пассажиры



Четырехточечные ремни, высокие спинки, большие расстояния между креслами – машина спроектирована с учетом акселерации школьников



Выдвижные ступеньки для «первоклашек» – именно такие специфические «мелочи» и выделяют автобусы для перевозки детей среди обычных машин

В тройке лидеров

Автобусы Минского автозавода по итогам 2016 года вошли в тройку самых продаваемых на российском рынке.

Минский автомобильный завод в прошлом году продал в России 903 автобуса, почти вдвое увеличив их поставки по сравнению с 2015 годом.

По данным аналитиков агентства «Автостат», белорусский производитель вышел на третье место в рейтинге самых популярных производителей автобусов (по количеству проданных единиц автотехники). Впереди оказались два российских бренда – ПАЗ и ЛИАЗ.

МАЗовские автобусы эксплуатируются во многих российских городах, особенно на маршрутах с интенсивным пассажиропотоком. Наибольшим спросом в России пользуются городские автобусы большого класса. Так, например, в 2016 году Минский автозавод осуществил крупные поставки в такие российские города, как Казань (108 автобусов МАЗ 203 для трех автотранспортных предприятий города), Калининград (100 автобусов МАЗ 203), Москва (187 автобусов МАЗ 203), Санкт-Петербург (100 автобусов МАЗ 103 для муниципального перевозчика). Кроме того, 109 автобусов было поставлено на Сахалин (69 единиц МАЗ 206, 40 – МАЗ 203), 50 автобусов МАЗ 103 – в Саранск. Норильск получил 31 автобус этой же модели.

Традиционно автотехника МАЗ характеризуется качественной агрегатной базой, возможностью перевозки маломобильных категорий пассажиров.

Среди перспективных моделей – низкопольный автобус большого класса МАЗ 203088 с 320-сильным мотором Mercedes-Benz экологического класса EURO-6. Кстати, МАЗ одним из первых предложил модели стандарта EURO-6, ориентированные на европейские рынки. Первые поставки таких автобусов в Европу уже были осуществлены.

Широкий модельный ряд автобусов МАЗ различного класса и назначения позволяет предоставить комплексные транспортные решения для масштабных городских мероприятий. Так, Минский автозавод предложил автобусы для перевозки гостей чемпионата мира по футболу

2018 года. Первый модернизированный экземпляр сейчас проходит испытания в Московской области.

В 2017 году предприятие планирует увеличить объемы продаж автобусов за счет расширения географии поставок и выхода в новые сегменты рынка.

Для справки: Минский автозавод выпускает пассажирскую технику с 1995 года. Предприятие поставляет городские, междугородние, туристские и специальные автобусы в десятки стран мира. Пассажирская техника МАЗ сегодня представлена 15 моделями в более чем ста исполнениях.

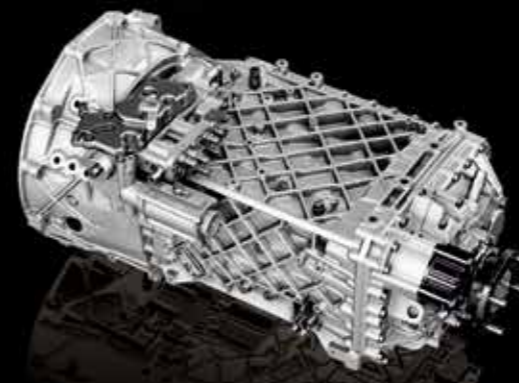


ТЕХНИКА ZF ДЛЯ ГРУЗОВОГО И ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА

Продукция ZF превосходит все ожидания: сниженный расход топлива, рациональное использование ресурсов, а также оптимальная динамика движения вкупе с высоким уровнем безопасности водителя и пассажиров.

ZF предлагает поистине инновационные решения: КПП Ecolife и порталный мост AV 133 для автобусов, а также КПП Ecomid и Ecosplit для грузовых автомобилей.

www.zf.com/ru



Автобус особых маршрутов



Для того чтобы привлечь внимание к своей новой разработке, а тем более удивить окружающих, порой не нужно придумывать ничего сверхнового в плане дизайна или компьютерной начинки автобуса – достаточно просто выполнить требования потенциального покупателя, и яркая премьера вам обеспечена.

Машина создана в полном соответствии с предъявленными требованиями: надежное шасси, низкая цена, высокая ремонтопригодность и максимальная простота. Собственно, именно совокупность этих пунктов и повлияла на создание автобуса со столь оригинальной внешностью.

«Африканский корпус»

На первый взгляд задача создать «простой» автобус не сложная – стыкуй себе плоские панели в параллелепипед и сажай на шасси. Вот только в реальности у конструкторов есть еще ограничения.

Например, оптимальное по сочетанию стоимости и грузоподъемности шасси – это MAZ 5337 с колесной базой всего 5 700 мм, а кузов автобуса по длине должен быть в районе 11 500 мм при минимальной перекомпоновке органов управления. В итоге компромисс был найден за счет увеличения заднего свеса до внушительных 4 200 мм. Впрочем, это не сказалося на геометрической проходимости – благодаря скосам свесов кузова угол въезда составляет 22°, съезда 10°, что и было подтверждено



Вся крыша – большой багажник, с доступом по лестнице. Благодаря кольцевой структуре крыши его грузоподъемность достигает 3 000 кг!

практическими заездами по грунтовым дорогам полигона для испытаний внедорожной техники.

Или вот установка простого и надежного, но громоздкого (1 100 мм по высоте и 1 045 мм по ширине) V-образного мотора ЯМЗ-236БЕ2.

Для того чтобы поместить его в отведенное пространство кабины, сохранив при этом возможность прохода водителя по кожуху моторного отсека (от персональной шоферской двери отказались в пользу жесткости кузова), пришлось создать возвыше-

ние над передней частью. Возможно, «горб» не слишком эстетичен, зато он служит естественной защитой открытого багажника на крыше, к примеру, от веток деревьев: с учетом общей высоты автобуса – полезное свойство.

Компоновочные ограничения наложили отпечаток и на другие элементы конструкции. Например, единая оконная линия с полной унификацией шага всех боковых окон заставила спроектировать новые двухстворчатые двери с приводом обкатывающего типа, увеличенные по высоте и уменьшенные по ширине под оконные размеры. Невозможность установки потолочных люков была скомпенсирована наличием форточек в каждом боковом окне. Возможность езды по плохим дорогам обеспечивается расстоянием от земли до «юбки» кузова в 460 мм.


Впрочем, не все в автобусе оригинально – для снижения себестоимости была проведена унификация ряда деталей с серийно выпускаемой продукцией: панель приборов – MAZ 152, заднее стекло – MAZ 103Т, крепление АКБ – MAZ 103, топливный бак – MAZ 203, передний бампер – MAZ 6317, головная оптика – универсальные ФГ-122, задняя оптика – универсальная MAZ. Кроме того, проведена максимальная унификация с первым поколением автобусов MAZ по фурнитуре.

К слову, если присмотреться, то самобытный дизайн автобуса задают разделенное на две части по требованию заказчика лобовое с плоскими стеклами и «брутальная» передняя маска. В остальном – стандартный автобус в комплектации для жестких условий эксплуатации.

С прицелом на будущее

Говоря о MAZ 131, нельзя не отметить еще один момент, который

остается в тени при рассмотрении конкретной машины. Речь идет о шасси MAZ 5337, на котором базируется автобус. Новинка показала, что даже 100-процентно грузовое шасси вполне подходит под монтаж однообъемных автобусных кузовов для эксплуатации в тяжелых условиях. Африка, Индия, Латинская Америка – в мире еще предостаточно мест, где слово «дороги» можно писать только в кавычках, а перевозка пассажиров чем-то напоминает миграцию кочевников, когда максимальная пассажироместность определяется не столько габаритными размерами кузова, сколько его прочностью и грузоподъемностью шасси.

И «фишка» этих стран как раз в том, что пассажирская техника создается не «с нуля», а путем монтажа кузова собственного изготовления на шасси импортных грузовиков. И здесь у MAZ 5337 есть серьезные «плюсы» – запас прочности, отлаженное производство, высокая ремонтопригодность, и, наконец, низкая закупочная стоимость. Тем более в линейке завода есть и длиннобазные версии, позволяющие создавать на их основе не просто большие, а «гигантские» автобусы – было бы желание... 



Водитель сидит на 100 мм выше, чем в стандартной кабине MAZ 5337 – для сохранения эргономики переделаны рулевая колонка и кулиса МКП

Технические характеристики автобуса MAZ 131020

| | |
|---------------------------------------|---|
| Габаритные размеры, мм ДхШхВ | 11 450 х 2 550 х 3 360 |
| Полная масса, кг | 19 500* |
| Снаряженная масса, кг | 11 400 |
| Пассажироместность, чел. в т. ч. сидя | 65** 43+1 |
| Допустимая нагрузка: 1-/ 2-й оси, кг | 6 500/13 000 |
| Двигатель: | ЯМЗ-236БЕ2 |
| тип | Турбодизельный, V6 (Euro2) |
| рабочий объем, см ³ | 11 150 |
| мощность, л.с. | 250 при 2 000 мин ⁻¹ |
| крутящий момент, Н·м | 1 078 при 1 100...1 300 мин ⁻¹ |
| Коробка передач: | Fast Gear 9JS135TA |
| тип | Механическая |
| количество ступеней вперед/назад | 9/1 |
| Подвеска | Рессорная со стабилизаторами |
| Тормозная система | Пневматическая |
| Колесная формула | 4x2 |
| Вместимость топливного бака, л | 280 |

* – расчетная величина, исходя из допустимых нагрузок на оси. Более адекватная цифра, по мнению конструкторов, не более 17 400 кг; ** – 72 чел. по площади пола и нормам на пригородные перевозки



Высота салона составляет 1 980 мм практически по всей длине салона, с учетом того, что из-за рамного шасси высота пола 1 050 мм – хороший показатель



За «перевертышами» – вотчина водителя и его напарника/кондуктора. Справа виден черный короб воздухозаборника, выведенного на крышу



Доступ к двигателю и коробке передач из салона производится через два больших люка в «капоте», так же можно добраться и до заднего моста



Несмотря на то, что предположительной сферой деятельности автобуса будет отсутствие нормальных дорог, от защиты двигателя было решено отказаться



То, что автобус базируется на грузовом шасси, легко определить по многолистовым рессорам. Вместо стандартных осей здесь усиленные, от лесовозов



ГОЛЛАНДСКИЙ ВЕКТОР КОММУНАЛЬНОГО НАПРАВЛЕНИЯ



Мусоровоз MAZ 690GB5-N10 со спецнадстройкой GeesinkNorba GPM IV 22H25P. Вместимость кузова – 22 м³. Пол и стенки изготовлены из стали Hardox 450: пол – 5 мм, стенки – 4 мм



Особенность нового мусоровоза – возможность измельчать крупные предметы (поддоны, мебель) при погрузке



Камера заднего обзора – обязательный элемент для спецкузовов GeesinkNorba



Управление установкой GeesinkNorba частично вынесено под потолок кабины и даже оснащено персональным ключом запуска



Мусоровоз MAZ 690314-N10 со спецнадстройкой GeesinkNorba GPM 15H25. Вместимость кузова – 15 м³. Усилие прессования – 32 т. Цикл прессования занимает 25 с.

Хороший мусоровоз – дорогой мусоровоз. Дорогой сейчас мало кто может себе позволить. Альтернатива – отечественное шасси с европейской надстройкой. Именно такой вариант предложил рынку Минский автозавод.

Теперь в линейке мусоровозов MAZa появилось отличное дополнение к собственным моделям и российским кузовам. Заключено партнерское соглашение с голландской компанией GeesinkNorba о лицензионном производстве одних из лучших в Европе мусоровозных спецнадстроек на площадях структурного подразделения MAZa завода «Могилевтрансмаш».

Чем примечательна фирма GeesinkNorba? Эта компания образовалась в результате слияния двух знаменитых в мире мусоровозных брендов – голландского Geesink и шведского Norba.

Любопытно, что с фирмой Norba (тогда еще чисто шведской) у MAZa уже есть опыт отношений. Еще в се-

редине 1970-х было организовано производство больших кузовных мусоровозов на шасси MAZ-500A с кузовами Norba, которым присвоили индекс БМ-500. Известно, что в 1976 году в коммунальном хозяйстве Москвы эксплуатировалось 128 таких мусоровозов, и за сутки они вывозили примерно треть всех отходов, которые накапливались в столице СССР. Затем в 1980-х годах положительный опыт был продолжен. В СССР была поставлена еще одна партия мусоровозов на шасси MAZ-5334 с кузовами новой модели Norba KI-12.

Как наладили связь с голландско-шведским альянсом сейчас? Это отдельная история. В поисках иностранного «мусоровозного» партнера Минский автозавод прошел достаточно долгий путь.

Начинали с китайской компании Aerosun Chenguang, у которой уже имелся опыт монтажа своих надстроек в России. MAZ выбрал интересные для себя модели, но выяснилось, что цена этих мусоровозов выходит на уровень европейских. Ценовой фактор и сподвинул на дальнейшие поиски в Европе.

В итоге, вспомнив добрые отношения в 1970-е – 1980-е годы, вышли на фирму GeesinkNorba. С 2015 года начался наш подход к сотрудничеству. Сначала прошло несколько встреч на выставках, затем были высказаны намерения со стороны MAZa, которые встретились с решительными действиями со стороны Голландии. Затем руководство GeesinkNorba посетило Минск.

Спустя 40 лет было решено возобновить сотрудничество, причем по линии локализации надстроек. На сегодняшний день существует лицензионный договор. Сборочное производство находится в завершающей стадии создания. Уже передана конструкторская документация из Голландии. Со следующего года на рынке появится совместный продукт.

Наиболее ответственные узлы будут поставляться из Европы, а металлоконструкции, емкости, элементы крепления будут производиться в Беларуси. Уже можно говорить, что локализация составит более 51%. Исходя из этого будущие изделия со всеми юридическими основаниями будут считаться белорусскими. Лицензионный договор предусматривает использование совместной торговой марки GeesinkNorba-MAZ.

Уже создано два «тестовых» продукта – 15-кубовый мусоровоз

MAZ-590314-N10 со спецнадстройкой GeesinkNorba GPM 15H25 на двухосном шасси MAZ-534014-415-031 и 22-кубовый мусоровоз большого класса MAZ-690GB5-N10 со спецнадстройкой GeesinkNorba GPM IV 22H25P на трехосном шасси MAZ-6312B5-455-012.

Первый вариант интересен еще и тем, что в самом шасси используются агрегаты ведущих мировых производителей – автоматическая коробка передач Allison 3000 и двигатель Mercedes-Benz OM906.


Двухосная модель с «автоматом» Allison 3000 сначала была презентована в Венгрии (там находится европейский завод Allison), затем была проведена совместная презентация двух моделей в Минске. Сейчас планируется промо-тур этих мусоровозов по городам России и Казахстана. Уже имеется интерес к эксплуатационным испытаниям этих машин со стороны компании Remondis – одного из ведущих в Европе операторов по сбору и переработке отходов, который активно работает и в СНГ.

Чем кузова GeesinkNorba отличаются от конкурирующих изделий? Главным преимуществом надстроек этого бренда является четырехтактный механизм прессования мусора, который позволяет достичь абсолютно честного и реального коэффициента уплотнения, равного 7.

У большинства аналогов прессование происходит по схеме «мусор в потолок», что чревато повышенным износом металлоконструкций. В кузовах GeesinkNorba прессование происходит по схеме «мусор в мусор», что положительно влияет на коэффициент уплотнения и срок эксплуатации.

Еще одно преимущество кузовов GeesinkNorba – загрузочное пространство, равное по ширине всему кузову. Это патентованная конструкция. В сочетании с высоким коэффициентом прессования эта особенность позволяет говорить о том, что даже крупногабаритный мусор (выброшенная мебель и бытовая техника) не представляет проблем для этих «всеядных» мусоровозов.

Итак, уже с 2017 года начнется серьезная локализация. Завод «Могилевтрансмаш» освоит сварку металлоконструкций и изготовление ряда деталей для кузовов GeesinkNorba.

Планы по завоеванию существенного «куска» отечественного рынка «премиальных» мусоровозных надстроек у альянса серьезные. 

Залог успешных переговоров



Выставочная деятельность — важная составляющая функционирования любой компании, фирмы, предприятия. Застройка выставочных стендов, их дизайн — отдельная отрасль маркетинговой науки. Это если выставка проходит в павильоне. А если нет? Тогда применяются другие решения. Недавно МАЗ обзавелся таким универсальным решением. Передвижным.

В Беларуси часто проводят выставки «в полях» или, например, на плохих или совсем не приспособленных для этого территориях. Обустроить в таких случаях «переговорку» — целая проблема. Но ведь можно сделать мобильную «переговорку». Так МАЗ и поступил. Теперь у МАЗа есть два специальных переговорных «моторхоума». Что это за машины?

Большой трехосный переговорный офис на шасси МАЗ-631223 появился буквально несколько месяцев назад, но уже успел съездить в Санкт-Петербург и принять участие в нескольких белорусских мероприятиях.

В транспортном положении машина похожа на обычный «промтоварный» фургон. Кузов делало предприятие, входящее в холдинг «БЕЛАВТОМАЗ» ООО «Завод автомобильных прицепов и кузовов «МАЗ-Купава». На борту нанесены красивые фотографии лучших

продуктов. Получился заодно еще и передвижной рекламный стенд.

Когда фургон-офис приезжает на выставку, то правая боковина у него поднимается вверх — и открывается стена моторхоума с окнами и дверью. Подъемная боковина служит заодно и защитой от дождя. Войти внутрь можно по выдвинутой лестнице.

Интерьер по отделке напоминает даже не переговорку, а скорее, директорский кабинет. Дорогие сорта дерева, качественная мебель, мультимедийная техника — все присутствует. Запитка электроэнергией возможна от внешней сети. А есть еще и собственные солнечные батареи на крыше для подзарядки аккумуляторов.

В офисном помещении установлен телевизор с диагональю экрана 40". Телевизор позволяет просматривать эфирные, цифровые и аналоговые каналы с помощью внешней антенны.

Телевизор позволяет демонстрировать презентации и другие материалы: с внешних носителей, с мобильных устройств и из сети интернет. В рабочей зоне офисного помещения установлен ноутбук. Внутренние коммуникации позволяют использовать телевизор как дополнительный монитор для ноутбука. Для выхода в сеть интернет в рабочей зоне установлен Wi-Fi маршрутизатор, предоставляющий возможность использования мобильного интернета.

Освещение офисного отсека обеспечивается светодиодными светильниками, смонтированными в натяжном потолке, управление которыми производится пультом дистанционного управления. Рабочая зона снаружи кузова также имеет светодиодное освещение.

Отдельное помещение — кухня. Предусмотрено все, что необходимо: шкафчики, газовая плита, холодиль-



Обновленный интерьер малогабаритного передвижного офиса



Эргономичная мебель, установленная в офисном помещении, обеспечит комфорт и уют при работе



Кухонный блок большого офисного автомобиля оснащен всем необходимым



Санитарная зона укомплектована умывальником, вытяжкой и биотуалетом Zetford



На крыше обоих автомобилей установлены солнечные батареи

ник, кофеварка. Освещение как естественное (через окна в стенах и крыше), так и искусственное.

Кухонный блок включает в себя комбинированную газовую плиту с мойкой, емкости с водой, холодильник, шкафы и ящики для хранения и перевозки продуктов питания.

Холодильник, установленный в кухонном блоке, имеет несколько источников питания. При наличии внешнего питания 220 В, 50 Гц холодильник работает от электрической сети, при отсутствии внешнего питания 220 В, 50 Гц холодильник работает на газу. Для этого предусмотрен вентилируемый отсек для двух газовых баллонов объемом 27 л.

Само собой разумеется, что в машине есть и санузел — биотуалет, умывальник и вытяжка. Разница с полноценными моторхоумами только в том, что нет душевой лейки.

Для функционирования кухни и санузла имеется система автономного водоснабжения, включающая в себя холодную и горячую воду, как в кухонном блоке, так и в туалетной комнате.

Отопление кузова и подогрев воды осуществляются специальным устройством Truma Combi. Это устройство, так же как и холодильник, имеет несколько источников питания. При наличии внешнего питания 220 В, 50 Гц оно работает от электрической сети, при отсутствии внешнего питания Truma Combi работает на газу.


Несколько слов о самом шасси. Это новая модификация с газовым двигателем. Двигатель китайский — Weichai. Запас хода — 300 км. Газовая заправочная аппаратура и коммуникации — от ведущих мировых поставщиков — WEH, Swagelok.

Газовое топливо хранится в полимерно-композитных баллонах, рас-

положенных по бокам рамы, под кузовом. Объем баллонов — 486 и 210 литров. Противоударный защитный брус заодно выполняет и декоративную функцию.

Существует у большого офиса и «младший братик» на шасси среднетоннажника МАЗ-4371W1-440-000. Кузов для него тоже делал завод «МАЗ-Купава». Назначение у машины ровно то же, только габариты меньше. Зачем нужен второй офис?

Нередко бывает так, что два разных выставочных мероприятия проходят одновременно в разных местах. Размеры компактнее, шкафов меньше, но общий уровень в плане респектабельности не уступает «большому брату». Естественно, также предусмотрены кухня и туалет.

В общем, мобильные переговорки есть. Главное, чтобы переговоры всегда были успешными. 

ПРОБЕГ ВЕКА

Позади – Тяньшаньские отроги
Каракумы, Каспий и Кавказ...
Эх, дороги, мирные дороги,
Не всегда вы баловали нас.
Были броды, кипенные плесы,
Был над черной бездной «серпантин».
Кубометры бревен под колеса –
Ради метра торного пути.
Ради метра дивней синей дали –
Синие мозоли на руках,
Чтоб потом, на гулком перевале
Намотать на скаты облака...

Караван в окрестностях Уральских гор

Эти строки рабочий-поэт Минского автозавода Казимир Гляйхенгаус посвятил самому масштабному автопробегу, в котором когда-либо участвовали грузовики МАЗ.

Речь о пробеге минских грузовиков по всем 15 республикам Советского Союза, который состоялся в августе-ноябре 1973 года. Более масштабных испытательно-пробеговых мероприятий МАЗ не устраивал ни до, ни после.

Почему супер-пробег организовали именно в 1973 году? Во всем Советском Союзе в целом и в БССР в частности любые масштабные свер-

шения любили посвящать каким-нибудь громким датам. Самый большой заводской пробег был посвящен 30-летию Минского автозавода, которое наступало в следующем, 1974 году. И в том же грядущем 1974-м отрасль готовилась отпраздновать другой громкий юбилей – 50-летие советского автомобилестроения.

Как выразились бы сейчас, в то время МАЗ активно «пиарил» тему дальних автоперевозок и внедрения автопоездов в дальние рейсы. Слово «сочетания «дальний бой» тогда не было, и тех, кого сейчас называют дальнобойщиками, называли даль-

рейсовиками.

Помимо грядущих дат, ставших поводом, были еще и задачи. Главная задача стояла так – доказать, что автопоезда МАЗ пригодны для дальних рейсов в разных климатических условиях и их можно эксплуатировать во всех регионах СССР.

Сказано – сделано. В экспедицию снарядили четыре автопоезда и один соло-грузовик. Что это были за комбинации транспортных средств?

Первый автопоезд – МАЗ-504В с полуприцепом. Это был серийный автомобиль к тому моменту. Полная масса – 32,5 т.

Второй автопоезд – МАЗ-514 с прицепом. Полная масса – 37 т. Тогда была выпущена только первая опытно-промышленная партия таких машин.

Третий автопоезд – МАЗ-515Б с полуприцепом. Полная масса – 40,5 т. Тоже из опытно-промышленной партии.

Четвертый автопоезд – МАЗ-53352 с прицепом. Полная масса – 36 тонн. Это был первый опытный образец.

Пятый соло-грузовик, ставший впоследствии одним из самых знаменитых изделий МАЗа, – трехосный МАЗ-516Б с третьей подъемной осью. Уже из серийных. Мелкосерийное производство стартовало на МАЗе буквально за два месяца до старта пробега.

Характерной внешней особенностью четырех автомобилей пробега были оригинальные фальш-решетки радиаторов, отличающиеся от серийных версий.

А стартовал пробег 13 августа 1973 года. Отправлись сначала на восток в сторону Сибири, откуда свернули в Среднюю Азию, а потом через кавказские республики вышли в европейскую часть СССР.

Интересных эпизодов за время пробега случилось огромное количество. Мемуаров хватило бы на пару увесистых томов. Сейчас трудно это представить, но тогда еще не было «федеральных трасс». Да каких там трасс! Элементарно мостов через многие реки не было.

Вспомним некоторые случаи, чтобы передать атмосферу пробега.

В Уфе – столице советской Башкирии – не было моста через одноимен-

ную реку. Здесь экспедиция застряла на два дня. Паром, как уверяли в уфимской ГАИ, способен был поднять добрый десяток обычных груженых МАЗов. Но инструкция гласила, что перевозить разрешается машины весом до 8 тонн. Это же было написано и на большом щите около кассы парома. Слепая сила инструкции и задержала экспедицию на берегу этой реки. Бюрократически вопрос улаживали два дня на уровне чуть ли ни обкома КПСС. Следующей проблемой стали габариты автопоездов. Речные паромы не вмещали такие машины. Переправились чудом, по сути, благодаря смекалке.

Сами участники вспоминали, что о дальнейшем состоянии дорог через Урал и дальше, до Омска, они имели самое смутное представление. Встречные водители сообщали только: «А если дождь пройдет – пиши пропало». Оказалось, что дорога от Челябинска до Омска (800 км) представляла собой банально песок и гравий. Преодолели. Участники вспоминали: «Идущие впереди автопоезда тонут в облаках пыли... Нет на участке ни одной обустроенной площадки, на которой можно было бы разместить на ночевку наши машины. Кстати, и в дальнейшем поиск места ночевки был нашей постоянной заботой».

Потом свернули в Казахстан. За Павлодаром дорога практически исчезла. Водители встречных машин предупреждали: от Павлодара до Семипалатинска нет какой-то определенной дороги: есть степь, колею каждый выбирает себе сам.

Вдумайтесь! СССР отправлял людей в космос, а дорог на большей части территории страны банально не было.

После Казахстана экспедицию ждала жара южных районов Средней Азии. Машинам пришлось идти через перевалы отрогов Тянь-Шаня и Памира.

Еще в Миассе, когда гостили на УралАЗе, экспедицию предупредили, что дизельных автомобилей на юге Средней Азии мало, поэтому топливо для них есть отнюдь не на каждой АЗС. В этом экспедиции пришлось убедиться. Был момент, когда караван просто встал, полностью осушив баки. Вопрос дальнейшего движения решили только благодаря «дружбе народов», «административному ресурсу» и спешно организованной в одном из прицепов дополнительной большой емкости с топливом.

Прошли и пустыни Средней Азии, затем кавказские перевалы. После этого пробег по европейским республикам СССР показался легкой прогулкой.

В Минск вернулись, как и было запланировано, к 7 ноября 1973 года. Финиш пробега посвятили очередной годовщине Октябрьской революции. Все машины прошли маршрут без серьезных поломок. Главную задачу выполнили – доказали, что дизельные автопоезда можно эксплуатировать во всем СССР. Сейчас их используют повсеместно, а тогда это надо было доказывать.

Пробег 1973 года был масштабным мероприятием. Не только по тем временам, даже по нынешним он масштабный. Кто знает, может быть когда-нибудь удастся повторить тот маршрут в память о былых свершениях заводских испытателей? 🚛



МАЗы из столицы советского Узбекистана уехали, а дома «На счастье от белорусского народа» остались



Колонна в Узбекистане

По пути через виноградники Молдавии

Лучший «Дакар»



Это был интересный «Дакар» – обновленная команда, обновленная техника, новая тактика. Это был сложный «Дакар» – аномальные погодные условия, немалое количество спецучастков организаторы сократили из-за непогоды, а два этапа были полностью отменены. Это был лучший «Дакар».

Помимо Аргентины и Боливии гонка впервые затронула территорию Парагвая. Протяженность маршрута составила порядка 9 тысяч километров.

Всего на старт «Дакара-2017» (39-я гонка с момента начала проведения) вышел 501 спортсмен и 318 транспортных средств, в том числе 144 мотоцикла, 37 квадроциклов, 87 автомобилей и багги, а также 50 грузовиков. Кроме МАЗов на «Дакаре» стартовали еще 47 грузовых автомобилей 11 различных марок, в том числе: DAF – 6, Glnaf – 3, Hino – 2, IVECO – 6, MAN – 14, Mercedes – 3, LIAZ – 1, RenaultTrucks – 3, Scania – 2, Tatra – 3, КАМАЗ – 4. Конкуренция в грузовом зачете была невероятно сильной!

Итак, на шестом очередном «Дакаре» заводская команда МАЗа была представлена тремя «боевыми» машинами, то есть в этот раз не было ярко выраженной «боевой технички». Все экипажи ехали «на результат».

В целом состав экипажей и тактика были близки к тому, что «обкатывалось»

на летнем марафоне «Шелковый путь». А это означало, что помимо основных пилотов – Александра Василевского и Сергея Вязовича – на старт гонки выйдет и Алексей Вишневецкий, самый молодой «грузовой» пилот-дебютант в истории этой легендарной гонки.

Вишневецкий и Вязович повели в бой новые машины (шасси №4 и №5), оснащенные 12,5-литровыми моторами Gyrtech (на базе двигателя Caterpillar), подготовленными чешской командой Buggyra, а Александр Василевский поехал на многократно проверенном болиде предыдущего поколения с тутаевским мотором.

27 декабря команда «МАЗ-СПОРТавто» прибыла в Аргентину и в порту города Зарате получила свою технику, пlyingшую три недели на пароме. После технических проверок и дозаправки «Красные Зубры» отправились в 1200-километровый путь к месту старта 39-го ралли-рейда «Дакар», в столицу Парагвая – город Асунсьон.



Официальная церемония старта была проведена 2 января, тогда же началась и гонка.

«Дакар-2017» начался для «МАЗ-СПОРТавто» с сюрпризов: в самом начале первого спецучастка ветка повредила лобовое стекло на машине Сергея Вязовича, причем так, что через него уже практически ничего не было видно. По этой причине стекло пришлось выдавить, экипаж ехал до финиша с ветерком в буквальном смысле. Тем не менее 511-й оказался самым быстрым в составе «МАЗ-СПОРТавто», показав 12-е время. Злополучное стекло, конечно, заменили.

Далее Сергей ехал традиционно быстро, но на 4-м этапе у Вязовича случилась досадная поломка. Подвели поставщики агрегатов. Сначала вышел из строя насос гидроусилителя, потом потек радиатор гидроусилителя, пропало давление топлива. Поменяли насос, но дело оказалось не в нем, а в компрессоре, который приводит в движение топливный насос. Компрессор заклинило, и только на его замену пришлось потратить два часа. Поломку устранили, но Сергей «откатился» назад на 35-е место в турнирной таблице.

После неудачного этапа команда «МАЗ-СПОРТавто» в полной мере реабилитировалась на следующем. Все



Пилот экипажа 511 Сергей Вязович

три экипажа финишировали в ТОП-10. Сергей Вязович и Александр Василевский показали соответственно пятое и шестое время дня, Алексей Вишневецкий – восьмое. Благодаря таким результатам все три МАЗа вновь вошли в ТОП-20 грузового зачета.

МАЗ-СПОРТавто – это прежде всего команда. Пока Сергей Вязович наверстывал упущенное, Александр Василевский, в свойственной ему манере, показывал стабильно высокие

результаты. Уже после пятого этапа Туписа–Оура экипаж 522 поднялся в генеральной классификации на 11-е место, и дальше эта тенденция сохранилась.

На 6-м этапе, уже в Боливии, неприятный сюрприз преподнесла погода. Начавшиеся накануне проливные дожди размыли трассу и сделали ее просто непригодной для прохождения в «боевом» режиме. Этап полностью отменили.



Пилот экипажа 522 Александр Василевский



Пилот экипажа 533 Алексей Вишневецкий



Парадокс ситуации в том, что до того Боливия довольно долго изнемогала от засушливой погоды. Причем настолько сильно, что в ноябре прошлого года даже встал вопрос об отмене всех «дакаровских» этапов на ее территории: проведение ралли-рейда могло усугубить дефицит воды. Дефицита не случилось. Случился полный профицит.

Затем был официальный день отдыха или, точнее, «день механика». Механики не спят, а всю «колдуют» над машинами. Предстоял самый длинный и сложный марафонский седьмой этап. По его завершении экипажи не имеют права пользоваться помощью технической поддержки. Справились.

Непогода продолжала преследовать. Из-за сильных дождей отменили 9-й этап, проходивший в Аргентине.

На 10-м этапе дела пошли в гору. Экипаж Сергея Вязовича показал четвертое время дня, уступив только трем КАМАЗам, что позволило ему подняться на 13-е место в «генералке». Экипаж Александра Василевского финишировал с шестым временем, упрочив свою седьмую позицию в генеральной классификации.

Предпоследний 11-й этап на «Дакаре» стал сложнейшим испытанием, но главный итог пятницы, 13-го был прекрасным — экипаж Александра Василевского отыграл еще одну позицию в генеральной классификации и поднялся на шестое место.

Экипаж Александра Василевского на заключительном этапе ралли-рей-



да удержал за собой шестое место в генеральной классификации.

Отдельно необходимо отметить нашего гонщика-дебютанта — Алексея Вишневого. Сам факт того, что экипаж №533, впервые выйдя на трассу сложнейшей мировой гонки в таком составе, смог финишировать — уже большое достижение. Причем финишировать 21-м из 50-ти стартовавших. Нельзя забывать о том, что Алексей останавливался для того, чтобы помочь с ремонтом Вязовичу. Кто знает — может, не случись у Сергея поломка, то наш новичок финишировал бы и в ТОП-20.

Это был самый лучший финиш в истории «МАЗ-СПОРТавто» за все

шесть лет выступлений на «Дакаре»! Финишировали все, а Василевский показал лучший результат МАЗа в истории. Кроме того, важно, что МАЗовские гонщики двенадцать раз финишировали в ТОП-10 на этапах этой труднейшей гонки.

В этом году самыми быстрыми вновь оказалась гонщики команды «КАМАЗ-Мастер» и экипаж под управлением Эдуарда Николаева. Лучший МАЗ Александра Василевского, заняв шестую строчку в итоговой таблице, уступил лидеру примерно 2 часа 35 минут. На втором месте оказался россиянин Дмитрий Сотников, а замкнул тройку голландец Жерар де Рой на IVECO.



ТОВАРОПРОВОДЯЩАЯ СЕТЬ ОАО «МАЗ» В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(по состоянию на 01.01.2017)

Дистрибьюторы

ООО «СП ЛадогаМАЗсервис» Ленинградская обл., г. Всеволожск, +7 (812) 449-59-12, mazladoga_glbuh@mail.ru, mazladoga@mail.ru, tv@mail-maz-rus.com
ООО «МАЗ-РУС» г. Москва, +7 (495) 602-95-27, utavgen@mail.ru, sda@mail-maz-rus.com, alv@mail-maz-rus.com, vav@mail-maz-rus.com, pam@mail-maz-rus.com, gtv@mail-maz-rus.com

Дилеры

Центральный федеральный округ

ООО «АВТОГОРОД» г. Москва, +7 (495) 660-22-33, info@maznk.ru
АО «Автотехком» г. Москва, +7 (495) 380-06-28, info@mazbus.ru
ООО «АвтоМазВосток» Московская обл, г. Балашиха, +7 (495) 223-68-04 ciganov@bk.ru, bus-maz@a-maz.ru
ЗАО «Белорусская Техника» г. Москва, +7 (495) 589-15-45, +7 (499) 476-76-67, glushkov_d@avtodin.ru, info@avtodin.ru
ООО «Концерн Блок» Московская область, г. Электросталь, +7 (495) 571-36-05, auto@blockconcern.ru, Maz-servis@inbox.ru
ООО «МАЗ СТ Сервис» г. Москва, +7 (495) 797-31-85, rynkevich_by@mail.ru, office@maz-gruzovik.ru, s.bogdan-maz@mail.ru
ООО «МАЗ Столица» г. Москва, +7 (495) 748-62-31/41, mazstolica@yandex.ru
ООО «МАЗКОМ» г. Москва, +7 (495) 921-41-06, +7 (495) 785-54-55, maz@mazcom.ru, 1@mazcom.ru

ООО «РосАвто» Московская область, г. Пушкино, +7 (495) 902-58-78, tolmachev_09@mail.ru, office@maz-msk.ru
ООО «Компания СИМ-авто» г. Москва, +7 (495) 665-67-30, 785-72-06, 280-43-47 (Минск) rbjustas@mail.ru, tkachev.v@rbauto.ru
ООО ТК «Грузсервис» Московская обл., г. Балашиха, +7 (495) 211-54-88, info@gruzserv.ru

ООО «АвтоСпецЦентр Владимир» г. Владимир, +7 (492) 237-33-69, 423-52-21, vladmazservice@mail.ru
ООО «АгроЗапчасть» Брянский р-н, с. Супонево, +7 (4832) 92-12-22, Ams26@yandex.ru, bullet015@yandex.ru, v.petrunenko@bk.ru

ООО «БелАвтоБизнес» Белгородская обл., п. Разумное, +7 (472) 259-37-75, 259-37-64, info@belautobiznes.ru
ООО «КурскБизнесАвто» Курская область, г. Курск, +7 (471) 273-00-13/12/00, KBA@grinn-corp.ru, auto@grinn-corp.ru
ООО «ЛипецкМАЗкомплект» г. Липецк, +7 (474) 240-80-89, +7 (474) 239-08-42, Maz-L@mail.ru
ООО «МАЗ-32» Брянская область, г. Брянск, +7 (483) 267-61-35, +7 (910) 333-04-63, maz-32@mail.ru

ООО «Рязань МАЗ сервис» г. Рязань, +7 (491) 224-34-31, 295-78-95, 295-78-94, avtositi@mail.ru, 9105073747@mail.ru
ОАО «СЗМ» г. Смоленск, +7 (481) 242-42-42, +7 (481) 242-41-14, aks6@mail.ru
ООО «Торговый Дом Авто Ресурс» г. Курск, +7 (471) 256-43-46, 235-37-94, avto_resurs@mail.ru

ООО «Транссервис» Тверская обл., Калининский р-н, д. Колесниково, +7 (482) 271-07-08, +7 (906) 554-56-29, +7 (903) 804-99-97, info@transservis.tv, manager@transservis.tv
ООО «ЯрМАЗ» г. Ярославль, +7 (4852) 73-77-00, larioanova@yarmaz.ru
ООО «Фрателли Рус» г. Ярославль, +7 (485) 226-64-14, m.timoshenko@bm-corp.ru, a.stenugina@bm-corp.ru

Северо-Западный федеральный округ

ООО «АрхангельскМАЗцентр» г. Архангельск +7 (818) 229-77-69, 262-58-30, maz@atnet.ru
ООО «Грузсервис СП» г. Санкт-Петербург, +7 (812) 986-72-97, info@gruzserv.ru
ООО «Грузтехника» г. Псков, +7 (811) 275-10-36, 229-20-44, maz-pskov@mail.ru
ООО «Глобал БАС» г. Санкт-Петербург, +7 (812) 339-45-37, ceo@globaluf.com
ООО ИК «Лескомплекс» г. Сыктывкар, +7 (821) 220-12-35, 220-12-34, leskomplex@mail.ru
ООО «МАЗ-СЕВЕРО-ЗАПАД» г. Санкт-Петербург, +7 (812) 677-85-25, maz-spb@mail.ru
ООО «МАЗСПЕЦТРАНС» г. Санкт-Петербург, +7 (812) 337-22-72, +7 (901) 301-24-55, mazzspectrans@mail.ru, mazpiter@mail.ru
ООО «НВБ-Групп» г. Санкт-Петербург, +7 (812) 946-77-22, 413-68-42, nvbgroup@gmail.com
ООО «РегионМАЗсервис» г. Вологда, +7 (172) 55-33-73/94, vologdamaz@mail.ru
ООО «СОЮЗЭНЕРГОРЕСУРС» г. С.-Петербург, г. Пушкин, +7 (911) 940-52-53, info@senergo-resurs.ru, l.laukhina@senenergoresurs.ru

Приволжский федеральный округ

ООО «АВТО-ДИЗЕЛЬ» г. Чебоксары, +7 (835) 263-07-27, disel5301@mail.ru
ООО «Автотехкомплекс» Республика Башкортостан, г. Уфа, +7 (347) 292-91-52, 293-43-32/31, rukop@belteh-ufa.ru
ООО «АВТОритет» Самарская обл., Красноярский р-н, п. Волжский, +7 (846) 957-11-03, avto_ritet@bk.ru
ООО «Автоцентр МАЗ» г. Пермь, +7 (342) 294-66-00/01, auto@mazperm.ru
ООО «Ижевск МАЗ-Центр» Удмуртская Республика, Завьяловский р-н, +7 (341) 266-78-33, +7 (341) 250-53-87, izhmaz@bk.ru, izh-maz@mail.ru
ООО «МАЗцентрКазань» г. Казань, +7 (843) 224-12-23, +7 (9600) 45-83-22, ark76@mail.ru, akbarskazan@mail.ru
ООО «МоторкомАвто» Саратовская обл., Энгельсский р-н, +7 (8453) 77-80-08, sale@motorkom.com
ООО «НижегородМАЗсервис» г. Нижний Новгород, +7 (831) 469-50-40, 261-33-66, nn@comauto.com
ООО «Оренбург-МАЗсервис» г. Оренбург, +7 (3532) 73-40-74, (3532) 45-33-33, dir@kamaz56.ru, sale@orenmaz.ru
ООО «СарМАЗцентр» г. Саратов, +7 (452) 47-84-78, saratovmaz@mail.ru
ООО ТД «РАС» г. Набережные Челны, +7 (8552) 35-77-27, ros-snbachelny@mail.ru
ООО ЛК «ТК Лизинг» г. Самара, +7 (846) 975-11-02/03, +7 (846) 957-17-23, avto2@maz-samara.ru, komdir@maz-samara.ru
ООО «Уником» г. Ульяновск, +7 (842) 268-88-99, office@unikomlc.ru

Южный федеральный округ

ООО «Автомобилист-З» г. Аксай, +7 (863) 265-87-47/46/41, (863) 308-01-44, avtomobilist3@mail.ru
ООО «Великан-Ростов» Ростовская область, Мясниковский район, +7 (863) 203-77-97, director@velikanrostov.ru
ООО «ДИЛЕРСКИЙ ЦЕНТР «ЮГ» Краснодарский край, пгт. Пашковский, +7 (861) 242-80-60, info@maz-samara.ru
ООО «КубаньМАЗсервис» г. Краснодар, +7 (861) 255-75-42, 255-20-43, mazkuban@mail.ru
ООО «ТД «ЮГМАЗсервис» г. Ставрополь, +7 (865) 228-31-45, yugmaz@mail.ru
ООО «Техцентр» г. Волгоград, +7 (844) 226-44-44, 236-22-22, 236-33-33, leontiev@tehcentr.ru, afanasiev@tehcentr.ru

ООО «Бел-Крым» г. Севастополь, +7 (692) 46-65-92, 46-65-96, bc-sevastopol@mail.ru, 0532mvm@mail.ru

Уральский федеральный округ

ООО «Белмаш-Югра» г. Сургут, +7 (346) 231-73-00, lazovskii@skat-ugra.ru, fedorovav@skat-ugra.ru
ООО «МАЗ центр Челябинск» г. Челябинск, +7 (351) 217-18-18, auto@mazcentr.ru
ООО «МАЗсервис-Курган» г. Курган, +7 (3522) 54-15-15, 54-11-88/99, atc29van@mail.ru
ООО «СибПромАвто» г. Тюмень, +7 (3513) 55-76-57, +7 (3513) 57-98-07, info@ural-sib@mail.ru, info@sib-avto.ru
ООО «Трак Моторс» г. Челябинск, +7 (351) 210-21-00, +7 (351) 267-45-54, economic@chelmaz.ru, auto@chelmaz.ru

Сибирский федеральный округ

ООО «АСМ-Алтай» г. Барнаул, +7 (385) 250-55-95, +7 (963) 524-10-01, mgeronimus@mail.ru, info@asm-altay.ru
ООО «БайкалМАЗцентр» г. Иркутск, +7 (395) 250-08-67, +7 (395) 250-08-69, bms@irk.ru, bms-irk@mail.ru
ООО «Беларус» г. Красноярск, +7 (391) 299-74-74, 299-75-05, td-belarus@mail.ru
ООО «ДокаДизель» г. Кемерово, +7 (384) 234-52-41/46/44/42, chertakov@adiiesel.ru, marzahanov@adiiesel.ru
ООО «КБА» г. Новосибирск, +7 (384) 234-62-29, 234-66-60, g.kovalevskiy@kba.hcsds.ru
ООО «МСервис» г. Красноярск, +7 (391) 294-03-85, mss@24maz.ru
ООО «ОмскМАЗЦентр» г. Омск, +7 (381) 236-11-00, maz@55asm.ru
ЗАО «Сибирь-МАЗ-Сервис» Новосибирский р-н, п. Элитный, +7 (383) 360-04-04, 300-15-22, anechka.nsk@mail.ru, Ivan143@yandex.ru

Дальневосточный федеральный округ

ООО «Дальневосточный Автоцентр» г. Владивосток, +7 (423) 246-41-44, 244-71-09, 246-45-81, mazprimorye@mail.ru
ООО «СахаМАЗцентр» г. Нерюнгри, +7 (309) 299-75-75, 299-74-74, +7 (902) 942-46-92, sakhamazcenter@mail.ru
ООО «Хабаровск-МАЗ-Центр» г. Хабаровск, +7 (4212) 77-70-81, habarovsk@mazsib.ru

МАЗ

Корпоративное издание ОАО «МАЗ» – управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ»

© Издатель: УП «РИФТУР»

Св-во о ГРИИРПИ № 1/201 от 27.02.2014

Редактор Наталья ПЛЫТКЕВИЧ
 Корректур Мирослава СУЛЬДИНА
 Дизайн, верстка Сергей СКИНДЕР

Корреспонденты и фотоматериалы:
 Андрей ФИЛИППОВ
 Дмитрий ГЛАДКИЙ

Координация:
 Отдел рекламы ОАО «МАЗ» – управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ»

Отпечатано в типографии ОДО «ДИВИМАКС»
 Св-во о ГРИИРПИ № 2/44 от 18.02.2014
 Тираж 4 000 экз. Заказ № 395



www.maz.by

МАЗ ПРОДЛЕВАЕТ ПРОГРАММУ ДОСТУПНЫЙ ЛИЗИНГ

АВАНСОВЫЙ
ПЛАТЕЖ

> не менее 10% для организаций агропромышленного комплекса

> не менее 15% для организаций, осуществляющих деятельность в других отраслях экономики

СРОК ЛИЗИНГА

> до 01.06.2025 года

ПРОЦЕНТНАЯ
СТАВКА

> без уплаты процентов за пользование кредитными средствами для организаций агропромышленного комплекса

> 7,5% годовых для организаций, осуществляющих деятельность в других отраслях экономики

ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ (доход) ЛИЗИНГОДАТЕЛЯ

> 2% годовых

Погашение основного долга - начиная с 1 января 2018 г.

За дополнительной информацией обращаться по телефонам:

Управление продаж грузовой техники:

тел.: /+375 17/ 217 25 22, 217 93 89, 217 95 35, 217 23 22

факс /+375 17/ 273 76 07

Управление продаж пассажирской техники:

тел.: /+375 17/ 217 22 40

Управление продаж специальной техники и шасси:

тел.: /+375 17/ 217 20 77, 217 20 06

ОАО «Промагролизинг»:

тел.: /+375 17/ 288 65 47, 288 65 48

тел.: /+375 29/ 368 01 14, 696 00 71

тел.: /+375 29/ 368 01 84

Для потребителей-резидентов Республики Беларусь