

maz.by МАЗ 75 ЛЕТ

МИНСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД



8 ТРАНСПОРТ ДЛЯ ЛЮДЕЙ



НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ

2



LCV

14



СПОРТ

30

Льготный Лизинг



maz.by

Выгода до 5,0%*

от ежемесячных лизинговых платежей

АО «Сбербанк Лизинг», АО ЛК «ЕВРОПЛАН», ООО «Балтийский лизинг», ООО «Лизинг-Трейд», ПАО «Трансфин-М», ООО «Лизинговая компания «Дельта», ООО «БЕЛАЗ-24», АО «ВЭБ-лизинг», АО «Тюмень агропромышленная лизинговая компания», ООО «ПРОМАГРОЛИЗИНГ-ЦЕНТР», АО «Газпромбанк Лизинг», ООО «КУЗБАССЛИЗИНГ», АО «Металлоинвестлизинг», ООО «ЮниКредит Лизинг», ООО «СТОУН-XXI», ООО «Альфа-Лизинг», АО «ВТБ Лизинг», ООО «Национальная Лизинговая Компания», ООО «АМКОДОР ЛИЗИНГ», ПАО «Государственная транспортная лизинговая компания» работают с ведущими российскими и зарубежными производителями и поставщиками автомобилей, для того, чтобы предлагать грузовые автомобили и другую технику в лизинг на привлекательных условиях:

Аванс от 10%

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

Удорожание от 0%

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

Низкие платежи и сезонный график

Долгий срок лизинга

Возможность пользоваться транспортом на необременительных условиях.

* Актуальная информация предоставляется службами реализации.

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

СОДЕРЖАНИЕ



2 НОВОЕ
ПОКОЛЕНИЕ
**ТЕХНИКА
ВЫСШЕЙ
ЛИГИ**



8
АВТОБУСЫ
**Транспорт
для людей**



26 СПЕЦТЕХНИКА
**Техника
для всех**



14 LCV
**Уверенной
поступью**



22
ПОЛНОПРИВОДНАЯ
ТЕХНИКА
**Для дорог
и направлений**



18
ДВИГАТЕЛИ
**Железные
сердца**



30 СПОРТ
К ПОБЕДНЫМ ВЫСОТАМ



ТЕХНИКА ВЫСШЕЙ ЛИГИ

Еще со времен СССР Минский автомобильный завод создавал хорошую технику для магистральных перевозок – тягачи «МАЗ» активно использовала компания «Совтрансавто» для работы на международных маршрутах. В настоящее время МАЗ продолжает эту традицию, запустив в производство седельные тягачи 5-го поколения МАЗ-5440М9.



Передняя панель получила обновленный дизайн и стала еще функциональнее

Кроме нового дизайна и конструкции, **МАЗ-5440М9** – это первая серийная продукция Минского автозавода с двигателями последнего поколения, отвечающими экологическим нормам Евро-6.

Король магистралей

Флагманской моделью нового семейства стал седельный тягач МАЗ-5440М9.

Автомобиль получил новую кабину, сочетающую в себе современный дизайн с одной стороны – и узнаваемые черты автомобилей МАЗ с другой. Для удобства водителей была полностью пересмотрена организация рабочего места: новый интерьер, современная приборная панель, новая эргономика внутреннего пространства. Для соответствия последним европейским требованиям по кабине усилен ее каркас.

Так как техника 5-го поколения ориентирована не только на рынок СНГ, но и на европейские страны, были учтены приоритеты зарубежных перевозчиков по использованию комплектующих известных брендов.

Так линейка силовых агрегатов, предполагаемых для установки в моторный отсек, представлена вариантами двигателя Daimler OM 471 Евро-6 с рабочим объемом 12,8 литра и диапазоном мощностей



По желанию перевозчиков перекомпоновано навесное оборудование: АКБ, топливные баки

от 222 до 510 л.с. Как альтернатива предлагается 10,6-литровый мотор OM 470 Евро-6 мощностью от 326 до 428 л.с. Оба варианта отвечают самым жестким европейским экологическим нормам Евро-6.

В паре с мотором работает 12-ступенчатая роботизированная коробка передач Mercedes-Benz G230-12 New AMT, рассчитанная на передачу крутящего момента 2300 Нм, либо ее усиленный вариант G280-12 New AMT (2800 Нм). Ретардер фирмы VOITH здесь также необычный: он водяной и использует охлаждающую жидкость двигателя в качестве рабочего тела трансформатора. Благодаря этому конструкция имеет меньшие габариты и вес по сравнению с традиционным масляным аналогом.

К слову, и ведущий мост на МАЗ-5440М9 немецкий – фирмы Daimler. В зависимости от предполагаемых условий эксплуатации гипоидный мост может комплектоваться редуктором с передаточным числом 3,583 или 2,65. Кроме того, он оснащен датчиком температуры масла.

На передней оси и ведущем мосту используются дисковые тормозные механизмы с потенциометрическими датчиками износа тормозных колодок.

Еще одной характерной чертой грузовиков 5-го поколения стало обилие электронных систем. По требованиям потребителя на седельные тягачи устанавливаются датчик дождя и освещенности, система слежения за разметкой, мониторинг нагрузки на ось, контроль давления в шинах. Кроме того, впервые на технике МАЗ внедрена автоматическая система экстренного торможения и адаптивный круиз-контроль. А поскольку 5-е поколение позиционируется заводом как перспективное направление развития – вся вышеперечисленная электроника является базовым оснащением тягачей.

Отметим, что заявления о серийной продукции – это не просто слова. Уже несколько белорусских компаний пополнили свой автопарк седельными тягачами МАЗ-5440М9. Завод пристально следит за их эксплуатацией, постоянно поддерживая связь с перевозчиками. В результате сотрудничества в конструкцию автомобиля уже был внесен ряд изменений: улучшена работа передней подвески, повышена плавность хода, доработан интерьер, предложена комплектация автомобиля с установкой топливных баков увеличенной емкости, благодаря чему суммарный запас топлива в тягаче достигает 1350 л, что позволяет преодолеть до 2500 км без дозаправки.

Впрочем, работа еще не закончена – нет предела совершенству.

Техническая характеристика автомобиля МАЗ-5440М9

Габаритные размеры, мм	6350x2550x4000
Полная масса автопоезда, кг	44 000
Снаряженная масса тягача, кг	8250
Допустимая нагрузка на ССУ, кг	10 200
Допустимая нагрузка: 1-/2-й оси, кг	7400x13 000
Двигатель:	Daimler AG OM 471
- тип	I-6, Евро-6, турбодизель
- рабочий объем, см ³	12 800 см ³
- мощность, л.с.	476 при 1800 мин ⁻¹
- крутящий момент, Н·м	2300 при 1100 мин ⁻¹
Коробка передач:	Mercedes-Benz G230-12 New AMT Gearbox автоматическая
- тип	12/2
- кол-во ступеней вперед/ назад	
Подвеска	Передняя – малолитровая рессорная, задняя – пневматическая
Тормозная система	Пневматическая, с EABS, EBS 3, ESC, LDWS. Тормозные механизмы – дисковые
Колесная формула	4x2
Вместимость топливного бака, л	450+700 или 450+900

Не флагманом единым

Модельный ряд 5-го поколения не ограничится только флагманским седельным тягачом. В перспективе завод создаст полноценную линейку новой техники с моторами Евро-6, включающую в себя самосвалы с колесной формулой 6x4 и 8x4, а также шасси 4x2, 6x2 и 6x4. Частично эти планы уже реализованы, и новые модели МАЗ-6516М9 и МАЗ-6501М7 в настоящее время проходят заводские испытания.

Кроме того, на Минском автомобильном заводе разработаны автомобили на базе семейства МАЗ-6430 4-го поколения с двигателем OM 936La Евро-6: шасси 4x2 МАЗ-5340М4, шасси 6312М4 и самосвал МАЗ-5550М4 с задней разгрузкой самосвальной платформы вместимостью 6,2 и 8,4 м³.

Отдельного упоминания заслуживает семейство полноприводных грузовиков 4-го поколения МАЗ-5309М4 (4x4) в исполнении с двухскатной и односкатной ошиновкой, разработанное специально для европейского рынка. Автомобили с полной массой до 20 500 кг и грузоподъемностью 10 200 и 11 930 кг (для шасси) являются совершенно новым типом вездеходов, ранее не



МАЗ-516Б. В 1973 выпущена промышленная партия

присутствовавших в линейке автозавода. Кроме рядной «шестерки» OM936 LA.6-3 Евро-6 с рабочим объемом 7 700 см³ и мощностью 300 л.с. они получили новые ведущие мосты и двухступенчатую раздаточную коробку, что позволило обеспечить высокую проходимость, традиционную для полноприводников МАЗ.

Завод делает серьезную ставку на «европейские» вездеходы – в данном сегменте рынка конкуренция значительно ниже, чем среди автомобилей, предназначенных для работы на асфальте, и у полноприводных МАЗов есть хорошие шансы закрепиться в этой нише.

К слову, двигатели OM 936 Евро-6 будут устанавливаться как на автомобили 4-го, так и 5-го поколения.

Традиционно для Минского автомобильного завода в семействе техники с моторами Евро-6 для перевозчиков стран содружества, работающих на международных направлениях, предлагается и альтернативный вариант двигателя. Это будут автомобили 4-го поколения, оснащенные современными двигателями Weichai Power WP12 Евро-6 и Weichai Power WP7 Евро-6 белорусского производства. В настоящее время изготовлено несколько образцов, среди которых шасси 4x2 МАЗ-5340S6 и самосвал МАЗ-5550S6 с двигателем WP7.270. Ведется разработка линейки моделей с двигателем WP7.300. В конечном итоге это предоставит возможность выбора для клиента того или иного двигателя и позволит снизить стартовую стоимость автомобилей при полном соответствии последним европейским нормам по экологии. 🇷🇺



МАЗ-6516М9



МАЗ-6501М7



МАЗ-5309М4



МАЗ-6312М7

Mercedes-Benz Powertrain



На протяжении более 20 лет мы поддерживаем отличное сотрудничество с Минским автомобильным заводом. За это время Mercedes-Benz Пауэртрейн поставил более 19 000 двигателей для МАЗа: начиная от двигателей для автобусов экологического класса Euro II в середине 1990-х и заканчивая двигателями для новейших грузовых автомобилей и автобусов экологического класса Euro VI, которые поставляются сегодня. С 2014 года сотрудничество МАЗ и Mercedes-Benz Пауэртрейн было расширено за счет применения трансмиссий и мостов Mercedes-Benz в автомобилях МАЗ.

Наша общая история наполнена фантастической продукцией, от двигателей до полных систем переключения передач, соответствующих передовым технологиям. Мы гордимся этим долгосрочным партнерством и совместным путешествием и поздравляем Минский автомобильный завод с 75-летней годовщиной. И в будущем, на протяжении еще многих юбилеев, Mercedes-Benz Пауэртрейн с радостью будет поставлять своему надежному партнеру - Минскому автомобильному заводу - наши новейшие и ведущие в промышленной отрасли компоненты силовых агрегатов для высококачественных грузовых автомобилей и автобусов МАЗ.



Лидер в области технологий и эффективности.

Если технологическое лидерство заключается в максимальной эффективности использования топлива, минимизированной стоимости владения и чрезвычайно прочных компонентах силовых агрегатов, то Вы и Ваши клиенты правы в том, что доверяете Mercedes-Benz Пауэртрейн. Наш интегрированный силовой агрегат, система двигателя, трансмиссия, и мосты, разработанные и произведенные так, чтобы функционировать как одно целое – идеально подходят друг к другу. Этим самым обеспечивается универсальное обслуживание.

www.mercedes-benz.com/powertrain

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

Коробки передач Mercedes-Benz для среднетоннажной и тяжелотоннажной техники:

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

Мосты Mercedes-Benz:

- Уверенность 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)

Mercedes-Benz



ТРАНСПОРТ ДЛ Я ЛЮДЕЙ

Автобусы МАЗ известны далеко за пределами Беларуси – их можно встретить как на просторах СНГ, так и в странах Европы. Современные, комфортные, они пользуются устойчивым спросом. Рассчитанный в свое время на выпуск 500 автобусов в год, МАЗ в настоящее время производит более 1300 единиц пассажирской техники.



Еще в 2005 году было презентовано второе поколение минских городских автобусов МАЗ 203, но до сих пор не свернуто производство первой самостоятельной разработки автозавода – городской полунизкопольный МАЗ 103 по-прежнему в почете у перевозчиков. А сейчас готов опытный образец пассажирской техники третьего поколения, первенцем которого станет низкопольный МАЗ 303.

Автобус европейского формата

Внешний вид автобуса полностью оригинальный. Дизайнеры удалось совместить в МАЗ 303 сразу несколько элементов, которые в будущем станут основополагающими для всего поколения. Передняя маска переключается с самобытным «портретом» междугородных МАЗ 231/МАЗ 232. Изогнутая подоконная линия напоминает таковую на первом поколении МАЗ и обеспечивает преемственность. А яркий «горб» в передней части повторяет мощный профиль символа Беларуси – зубра – и является переработкой дизайна МАЗ 251.

При компоновке салона особое внимание уделено требованиям европейских заказчиков. Для «социализации» автобуса предусмотрено максимальное количество мест на ровном полу. В проеме второй служебной двери смонтирована аппарель с электроприводом для закатывания инвалидной коляски. Ком-

форт стоячих пассажиров обеспечивается переработанной системой поручней, а накопительная площадка имеет обрамление с широкой спинкой, на которую удобно облакачиваться. Кроме того, в передней части установлены «полторные» сиденья, удобные для пассажиров с детьми и пожилых людей, и в то же время занимающие меньше места в салоне, чем привычные парные.

Приятный момент – с учетом современных тенденций возле каждого кресла установлены USB-порты для зарядки гаджетов.

За температурный режим в салоне отвечают пять отопителей и система кондиционирования воздуха, последняя может работать как на охлаждение, так и на обогрев.

Полностью изменено рабочее место водителя: установлена новая приборная панель, улучшена эргономика рабочего места, смонтирована система внутрисалонных и наружных камер, обеспечивающих стопроцентный обзор вокруг автобуса. Также предусмотрено три варианта кабины с частичной или полной изоляцией от пассажирского салона.

Ярким техническим моментом стала перекомпоновка моторного отсека. Благодаря примененным решениям (электро-вентиляторы в системе охлаждения, новая система выхлопа, оригинальная «платформа» для крепления двигателя и вспомогательных агрегатов) удалось избежать дополнительных элементов

на крыше и одновременно уменьшить размер моторной шахты. С учетом громоздкости силовых установок экологического класса Евро-6 – это серьезное достижение, дающее ощутимое преимущество в тендерах. Уменьшились шумность и уровень вибраций.

Стоит также отметить независимую переднюю подвеску с увеличенным ходом и удлиненную колесную базу, которые повысили плавность хода МАЗ 303. Для удобства ротации пассажиров высота подножки у всех трех дверей (!) – всего 320 мм (при использовании системы кнелинга – 260 мм).

По совокупности технических решений МАЗ 303 в настоящий момент находится на одном уровне с передовыми образцами европейских брендов!

«Гармошка» европейского формата

С момента создания первого сочлененного автобуса МАЗ на заводе твердо придерживались концепции тянущего привода, когда двигатель располагался в тягаче (в первой секции автобуса), а ведущей являлась вторая ось. Это упрощало конструкцию и давало экономию на узле сочленения без сложной системы противоскладки. Дополнительным бонусом такой концепции являлся большой угол изгиба в вертикальной плоскости, позволяющий работать на маршрутах с крутым профилем дорожного полотна.

Техническая характеристика автобуса МАЗ 303266

Габаритные размеры, мм	12 430x2550x3100
Полная масса, кг	18 000
Снаряженная масса, кг	11 500
Пассажироместимость, чел., в т.ч. сидя	95 26
Допустимая нагрузка: 1-/2-й оси, кг	7100/12 600
Двигатель: тип рабочий объем, см ³ мощность, л.с. крутящий момент, Н·м	DaimlerOM 936 LA Турбодизельный-6, Евро-6 7698 299 при 2200 мин ⁻¹ 1200 при 1200...1600 мин ⁻¹
Коробка передач тип количество ступеней вперед/ назад	Автоматическая ZF Ecolife 1200 B 6/1
Подвеска	Пневматическая, передняя – независимая ZF RL82EC, задняя – зависимая ZF AV133/83
Тормозная система	Пневматическая с ABS, EBS, ASR и системой помощи при трогании на подъеме. Тормозные механизмы – дисковые
Колесная формула	4x2
Вместимость топливного бака, л	250

Длинная база и смещение 2-й двери назад позволяет разместить до 16 мест не на подиумах



На ступице предусмотрены кнопки управления БК, а передняя панель регулируется вместе с рулевым колесом



Новая компоновка моторного отсека позволила разместить в нем и выхлопную систему



Удобные мягкие «спинки» на накопительной площадке МАЗ 303 – пожелание европейских перевозчиков



МАЗ 104. Производился с 1996 по 2006 год. Выпущено более 1200 ед.



МАЗ 105. Производился с 1997 по 2017 год. Выпущено более 1600 ед.



МАЗ 152. Производился с 1999 по 2014 год. Выпущено более 690 ед.

Однако мировые автобусостроители в подавляющем большинстве ориентируются на концепцию толкающего привода, когда силовая установка размещается в прицепе автобуса, обеспечивая привод на третью ось, превращая по сути прицеп в «толкач». В этом случае, взаимодействие головной и хвостовой части сочлененного автобуса для его прямолинейного движения регулируется через узел сочленения. Такие автобусы более дорогие, однако имеют гораздо большее распространение у перевозчиков. Минский автозавод пошел навстречу своим партнерам и создал первый в своей истории сочлененный автобус с толкающим приводом – МАЗ 216.

Несмотря на внешнюю схожесть с серийным МАЗ 215, новый «сочлененник» имеет оригинальную конструкцию. Он отличается как по длине кузова, так и по длине прицепа, не говоря уже о планировке салона и компоновке основных узлов и агрегатов. Безусловно, конструкторы постарались максимально унифицировать автобус с выпускаемыми серийными моделями, но новая концепция потребовала новых решений.

Хотя длина МАЗ 216 всего 18 м, в салоне удалось разместить

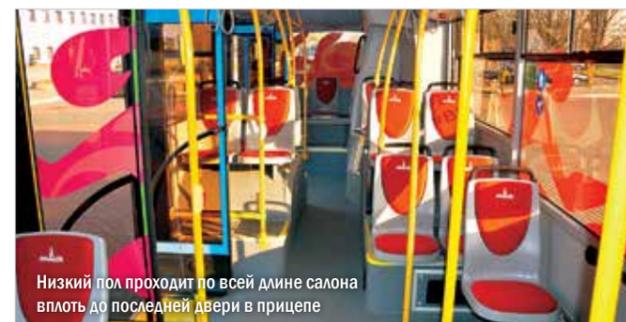
40 посадочных мест и большую накопительную площадку с местом для кресла-каталки напротив второй двери. Кроме того, автобус на 100% низкопольный – ступени или существенный наклон пола в проходе отсутствуют.

Очень серьезно конструкторы подошли и к вопросам развесовки, предложив транспортникам сразу несколько вариантов расположения топливных баков. Для низкопольников – это критичный вопрос, сказывающийся сразу на многих параметрах. На МАЗ 216 суммарный запас топлива может достигать до 400 литров, а дозаправка возможна с любой стороны автобуса.

Учитывая пожелания потенциального покупателя, первый образец МАЗ 216 был укомплектован двигателем экологического класса Евро-5. Однако, с учетом планируемых поставок в Европу и страны СНГ, моторный отсек изначально спроектирован и для установки двигателя Евро-6, имеющего гораздо большее количество вспомогательного оборудования. Выверенные компоновочные решения позволили даже в исполнении Евро-6 отказать от громоздких конструкций, ограничившись лишь увеличением габаритной высоты «шахты» на 100 мм.

Техническая характеристика автобуса МАЗ 216069

Габаритные размеры, мм	18 000x2550x3100
Полная масса, кг	28 000
Снаряженная масса, кг	16 850
Пассажироместность, чел., в т.ч. сидя	164...171 40
Допустимая нагрузка: 1-/2-/3-й оси, кг	7000x9500x11 500
Двигатель: тип рабочий объем, см ³ мощность, л.с. крутящий момент, Н·м	Daimler AG OM 926 LA I-6, Евро-5, турбодизель 7,2 см ³ 240 (326) при 2 200 мин ⁻¹ 1 300 при 1 200 – 1 600 мин ⁻¹
Коробка передач тип количество ступеней вперед/ назад	Allison T375w/Ret автоматическая 6/1
Подвеска	Зависимая, пневматическая, с электронным управлением
Тормозная система	Пневматическая, привод тормозной системы электронно-пневматический EBS 5 фирмы Knorr-Bremse. Тормозные механизмы – дисковые
Колесная формула	6x2
Вместимость топливного бака, л	300



Низкий пол проходит по всей длине салона вплоть до последней двери в прицепе



Прекрасный доступ к точкам обслуживания



МАЗ 215069 – современный сочлененный автобус



МАЗ 257 – компактный автобус для местных линий



МАЗ 232 – перспективный пригородный автобус



МАЗ 251 – междугородный автобус

Еще одна особенность конструкции – используемый в МАЗ 216 новый компактный узел сочленения Hubner, в котором все механизмы размещены в масляной ванне и защищены от загрязнения. Это совершенно новая модель 24.2, которая ранее никогда не устанавливалась на автобусы, и представители немецкой компании именно МАЗу доверили ее тестирование в реальных условиях – это ли не признак качества?! К слову, угол складывания «гармошки» 52°, благодаря чему радиус разворота всего 11,5 метров – прекрасные показатели для сочлененной городской машины.

В настоящий момент первый МАЗ 216 успешно эксплуатируется на маршрутах Санкт-Петербурга и имеет хорошие отзывы перевозчика.

Широкие перспективы

Одновременно с выпуском новых моделей ведется активная работа по созданию новых модификаций серийной продукции.

Так, сочлененный МАЗ 215 сейчас выпускается в двух вариантах. Первый – МАЗ 215069 – предназначен для маршрутов с большим пассажиропотоком и имеет 5 служебных дверей (3 в тягаче и 2 в прицепе), что существенно ускоряет процесс ротации пассажиров на остановках. Второй – МАЗ 215169 – представляет собой «классический» четырехдверный вариант (две двери в тягаче и две в прицепе) и имеет большее количество посадочных мест относительно своего собрата. Такое разделение позволяет транспортным предприятиям самим выбирать оптимальную комплектацию для конкретного маршрута. Также на базе автобуса создан сочлененный троллейбус МАЗ 215Т, который прошел все испытания и уже работает на маршруте.

Пошло в серию семейство 9-метровых автобусов МАЗ 232, являющееся развитием современного «междугородника» МАЗ 231. Модель выпускается в двух модификациях: МАЗ 232062 – для работы на пригородных и междугородных линиях, МАЗ 232162 – для работы на пригородных маршрутах. В первом варианте упор сделан на увеличение посадочных мест и вместимости багажного отсека, а во втором – автобус комплектуется двухстворчатой служебной дверью в пределах колесной базы, упрощающей процесс посадки/высадки, а при необходимости позволяющей монтировать в проеме двери подъемный механизм для доставки в салон инвалида-колясочника.

Семейство МАЗ 257, премьера которого началась с модификации МАЗ 257S30 для перевозки детей, в прошлом году получила логичное развитие в виде автобуса МАЗ 257030 для работы на регулярных маршрутах. Компактная машина комплектуется салоном с комфортными креслами и может использоваться как на пригородных, так и на междугородных маршрутах с плечом до 200 км. Кроме того, она прекрасно подходит на роль ведомственного автобуса для перевозки сотрудников предприятий.

Завершается сборка первого опытного образца автобуса для аэропортов второго поколения МАЗ 271. Несмотря на то, что спрос на хорошо зарекомендовавший себя МАЗ 171 по-прежнему есть, было решено перейти к более современной модели, способной конкурировать с европейскими аналогами. Сегмент данной техники достаточно узок, и Минский автозавод до сих пор является единственным на просторах СНГ производителем специализированных автобусов для перевозки пассажиров между зданием аэровокзала и самолетами. ✈️





Микроавтобус MAZ 281040

УВЕРЕННОЙ ПОСТУПЬЮ...

Минский автомобильный завод гордится своим модельным рядом: покупателям доступна техника от городских «среднетоннажников» до тяжелых автопоездов для международных линий, от автобусов малого класса до туристических лайнеров. Единственным классом, где до недавнего времени не были представлены «коммерсанты» MAZ, оставался сегмент LCV. Теперь заполнена и эта ниша.

Малотоннажная техника – продукт специфический, требующий особого подхода, и путь к выводу на рынок актуальной модели не был ни быстрым, ни легким. Зато теперь компактные MAZы являются полноценным продуктом, который не стыдно представить на суд перевозчиков.

Микроавтобусы и фургоны MAZ

Ради ускорения работ над проектом и вывода на рынок конкурентоспособного продукта было решено не создавать новинку «с нуля», а освоить выпуск уже готовой модели, имеющей хороший потенциал для дальнейшего развития и локализации производства. Исходником стал JAC Sunray – современный LCV китайского производства, оптимальный по соотношению технологичности, качества и итоговой стоимости и прекрасно подходящий к особенностям эксплуатации на ключевых для MAZа рынках.

В настоящий момент новое семейство представлено двумя моделями: микроавтобусом MAZ 281040 и фургоном MAZ-365022, выпуск которых налажен на территории завода «Брестмаш», входящего в холдинг «БЕЛАВТОМАЗ».

MAZ 281040 – 16-местный автомобиль, предназначенный для работы в качестве служебного либо корпоративного транспорта. Высота салона – 1875 мм, что позволяет передвигаться внутри в полный рост и создает ощущение простора. Кроме того, для комфорта пассажиров предусмотрен кондиционер с индивидуальными блоками вентиляции и автономная система отопления.

MAZ-365022 – классический фургон с трехместной кабиной и отделенным стенкой 11,8-кубовым грузовым отсеком, с доступом внутрь через распашные двери в корме или сдвижную боковую дверь по правому борту.

По своей технической начинке обе модели идентичны: рядный четырехцилиндровый 150-сильный двигатель, 6-ступенчатая МКП, комбинированная подвеска. Автомобили даже в базовой комплектации оснащаются набором электронных помощников: ABS, EBD, круиз-контроль, задний парктроник и т.д.

При сборке первой партии автомобилей, на которой отлаживался производственный процесс, использовались только китайские машинокомплекты. В дальнейшем планируется применение узлов и деталей отечественного производства, в первую очередь АКБ, шин, различных кронштейнов, а затем и переход к более технологичным элементам.

Опасный конкурент?

Несмотря на то, что первые образцы LCV MAZ уже обрели

Техническая характеристика автомобилей MAZ-365022 и MAZ 281040

Модель	MAZ-365022	MAZ 281040
Габаритные размеры, мм	5990x2100x2645	5990x2100x2800
Полная масса, кг	4050	4050
Снаряженная масса, кг	2620	2940
Грузоподъемность, кг	1430	–
Пассажироместимость, чел.	2	16
Допустимая нагрузка: 1-/2-й оси, кг	1600/2450	1550/2500
Двигатель: - тип - рабочий объем, см ³ - мощность, л.с. - крутящий момент, Н·м	HFC4DE1-1D I-4, Евро-5, турбодизель 2746 см ³ 150 при 3200 мин ⁻¹ 355 при 1800...2600 мин ⁻¹	
Коробка передач - тип - количество ступеней вперед/ назад	JAC LC6T32 Механическая 6/1	
Подвеска	Передняя – независимая, задняя – рессорная с амортизаторами и стабилизатором	
Тормозная система	Гидравлическая, с ABS и EBD. Тормозные механизмы: передние – дисковые, задние – барабанные	
Колесная формула	4x2	
Вместимость топливного бака, л	80	

своих владельцев, оценивать далекие перспективы пока рано. Сейчас можно констатировать, что перевозчики проявляют к технике MAZ малого класса серьезный интерес и готовы обновлять парк новыми малотоннажниками. Однако от них же поступает и масса запросов на модификации, требующие серьезного расширения модельного ряда. Основные вопросы, над которыми сейчас ведется работа, – увеличение длины у микроавтобуса и... снижение полной массы фургона. Первое необходимо для увеличения пассажироместимости до 19 мест – стандартное предложение на рынке, а второе – для управления автомобилем с категорией «В» в водительском удостоверении и возможности въезжать в центральную часть населенных пунктов, куда путь грузовикам с массой свыше 3,5 тонн заказан.

Работа серьезная, требующая изменения конструкции, но и перспективы, которые откроются после ее выполнения, обширны. Сегмент LCV далек от насыщения и современная, качественно собранная модель, да еще и по интересной цене – это заявка если не на безусловное лидерство, то на здоровую конкуренцию, однозначно! 🚐



Передняя панель не уступает по функциональности европейским аналогам



В салоне микроавтобуса 16 кресел, обеспечивающих пассажирам достойный комфорт



MAZ-365022



MAZ 182010 «Ника». Производился с 2010 по 2012 год. Выпущено 12 ед.

MAZ-6440RR



Двигатель	Gyrtech G-13
Мощность двигателя, л.с	960
Коробка передач	Allison

Рабочий объем, л	12,5
Крутящий момент, Н·м	4500
Масса автомобиля (заправленного, с запасными колесами и экипажем), кг	9600
Распределение массы на 1-й мост, кг	4850
Распределение массы на 2-й мост, кг	4750
Максимальная скорость, км/ч	140 (ограничена электроникой)
Емкость топливного бака, л	1000
Габаритная длина, мм	7050
Колесная база, мм	4300
Габаритная ширина, мм	2550
Колея, мм	2090
Габаритная высота, мм	3400
Дорожный просвет, мм	340
Сцепление	Donmez
Раздаточная коробка	ZF-Steyr
Мосты	SISU с системой ЦНШ
Рессоры	Weweler Colaert
Амортизаторы	Reiger Racing
Размерность шин	14.00 R20
Кабина	«большая» 3-местная

ЖЕЛЕЗНЫЕ СЕРДЦА



MAZ-643028 с двигателем Weichai WP12.430E50 Евро-5

На протяжении существования Минского автомобильного завода его неизменным партнером оставался Ярославский моторный завод. Проверенные временем, изученные перевозчиками, двигатели ЯМЗ прекрасно чувствовали себя в моторных отсеках MAZ. Однако времена меняются, и клиенты требуют альтернативные варианты, соответствующие их представлениям о надежности, актуальности и возможности сервисного обслуживания.

В настоящий момент конкуренцию моторам ЯМЗ по большому счету составляют двигатели DaimlerAG и Weichai Power. Первые отвечают самым строгим европейским требованиям, но и стоят достаточно дорого. Вторые среди китайских брендов отличаются высокими эксплуатационными характеристиками и имеют неплохое соотношение «цена-качество», кроме того, теперь их собирают под Минском на совместном предприятии MAZ-Weichai.

MAZ-Weichai...

Сейчас линейка силовых агрегатов Weichai, готовых к установке в моторные отсеки MAZов, выглядит следующим образом. Для семейства среднетоннажников «Корнет» предназначены рядные «четверки» WP4 мощностью 190 л.с. На более тяжелую технику рассчитаны WP7 – 270...300 л.с., WP10H – 375...400 л.с., WP12 – 430...460 л.с. Весьма перспективным выглядит и 550-сильный WP13 – пока это единственное предложение мотора такой мощности, которое уже опробовано на серийной продукции MAZ.

Заслуживают внимания двигатели на газовом топливе. 280-сильный WP10 и 400-сильный WP12, предназначенные для грузовиков, которые могут работать на природном газе (метан) в сжатом либо сжиженном виде. На автобусах

применяется 200-сильный WP5 (MAZ 206945) и WP7 мощностью 280 л.с. (MAZ 203945). Первые образцы 9-метрового MAZ 206945 и 12-метрового MAZ 203945 уже отправились на опытную эксплуатацию в Челябинск.

Что же касается «белорусских» Weichai, то планируется собирать следующую линейку моторов: WP4, WP7 и WP12. Постепенно версии для грузовиков будут дополнены и модификациями для автобусов.

Пробный запуск производства на заводе MAZ-Вейчай состоялся в ноябре прошлого года, а в настоящий момент предприятие уже выпускает серийную продукцию – двигатели WP7 и WP12, хоть и в небольших количествах. С учетом того, что в перспективе предполагается изготавливать до 10 000 единиц в год, ставка на Weichai интересна не только заводу, но и потребителям. Моторы отличаются надежностью: заявленный ресурс – минимум 1,2 млн км пробега в зависимости от условий эксплуатации – выглядит для перевозчиков многообещающе.

Отметим, что Минский автозавод запустил программу обслуживания двигателей Weichai на территории Республики Беларусь. В ее рамках кроме бесплатного сервиса при прохождении ТО-1 и ТО-2 предусмотрен также увеличенный срок гарантии до трех лет. Для участия в программе необходимо обратиться на авторизованную СТО MAZ в регионе для постановки автотехники на гарантийный учет, а также соблюдать периодичность прохождения ТО.

Техническая характеристика двигателей Weichai

Модель	WP12.430E50	WP10.380E53	WP7.300E51	WP4.1N190E50	WP10NG.280E51
Тип	Дизельный, I-6			Дизельный, I-4	Газовый, I-6
Рабочий объем, см ³	11 596	9726	7470	4100	9726
Мощность, л.с.	430 при 1900 мин ⁻¹	375 при 1900 мин ⁻¹	300 при 2100 мин ⁻¹	190 при 2600 мин ⁻¹	280 при 1900 мин ⁻¹
Максимальный крутящий момент, Н·м	2060 при 1000-1400 мин ⁻¹	1650 при 1200-1500 мин ⁻¹	1250 при 1200-1400 мин ⁻¹	680 при 1300-1900 мин ⁻¹	1150 при 1200-1500 мин ⁻¹



Городской MAZ 203945 с двигателем Weichai WP7.280 на сжиженном газе



Weichai WP7.270E51



Weichai WP10.380E52

...и все, все, все

Впрочем, осваивая модели новых брендов, МАЗ, как и раньше, активно использует продукцию Ярославского моторного завода.

Рядные «четверки» ЯМЗ-534 и «шестерки» ЯМЗ-536, ЯМЗ-653 – основные двигатели, поставляемые на сборочный конвейер. Благодаря широкому диапазону мощностей, ярославские моторы позволяют перекрывать весь существующий грузовой модельный ряд от компактных «Корнетов» до флагманских «Просторов». Дополнительный бонус – в зависимости от страны поставки возможны варианты исполнения по экологическому классу и типу применяемых систем нейтрализации (EGR или SCR).

Несмотря на то, что основную линейку ЯМЗ, используемую на МАЗе, представляют рядные моторы, сохранился и один V-образный двигатель – ЯМЗ-6587, который до сих пор устанавливается на полноприводные автомобили 3-го поколения. Ввиду того, что для некоторых стран на технике повышенной проходимости возможно использование силовых агрегатов экологического класса Евро-4, эти моторы пользуются спросом благодаря своей надежности и выносливости.

Осваивая модели новых брендов, МАЗ продолжает активно использовать продукцию проверенных производителей

А вот сотрудничество с Cummins на данном этапе переведено в новую плоскость – в основном это двигатели, работающие на сжатом природном газе. На них идет отладка рабочих систем и конструктивных решений. Впрочем, пока открытым остается и вопрос по Cummins для самых тяжелых модификаций МАЗов – 4-осных самосвалов МАЗ-6516. Так для версии МАЗ-6516Y9 с грузоподъемностью 33 тонны альтернативы 460-сильному Cummins SG12 460 пока нет.

По-прежнему устанавливаются двигатели Минского моторного завода. Среднетоннажники «Корнет» – основной сегмент, где используются вариации на тему «бессмертного» Д-245. Из последних разработок стоит отметить 170-сильный Д-245.35Е5, соответствующий нормам Евро-5. В тандеме с 6-ступенчатой МКП FastGear он отлично проявляет себя на «региональной» технике: сельскохозяйственные самосвалы, ремонтные летучки, развозные грузовики и т.п.

В последние годы предприятие активно расширяет модельный ряд, устанавливая как проверенные временем силовые агрегаты, так и новые, актуальные по экологическим нормам моторы, ориентированные на завоевание новых рынков сбыта. Однако пока перевозчики не проголосуют за них, приоритеты, конечно же, останутся неизменными. 



МАЗ-4571N2-537-000 с двигателем ММЗ Д-245.35Е5 Евро-5



МАЗ-6516Y9-7521-000 с двигателем Cummins SG12460 Евро-5

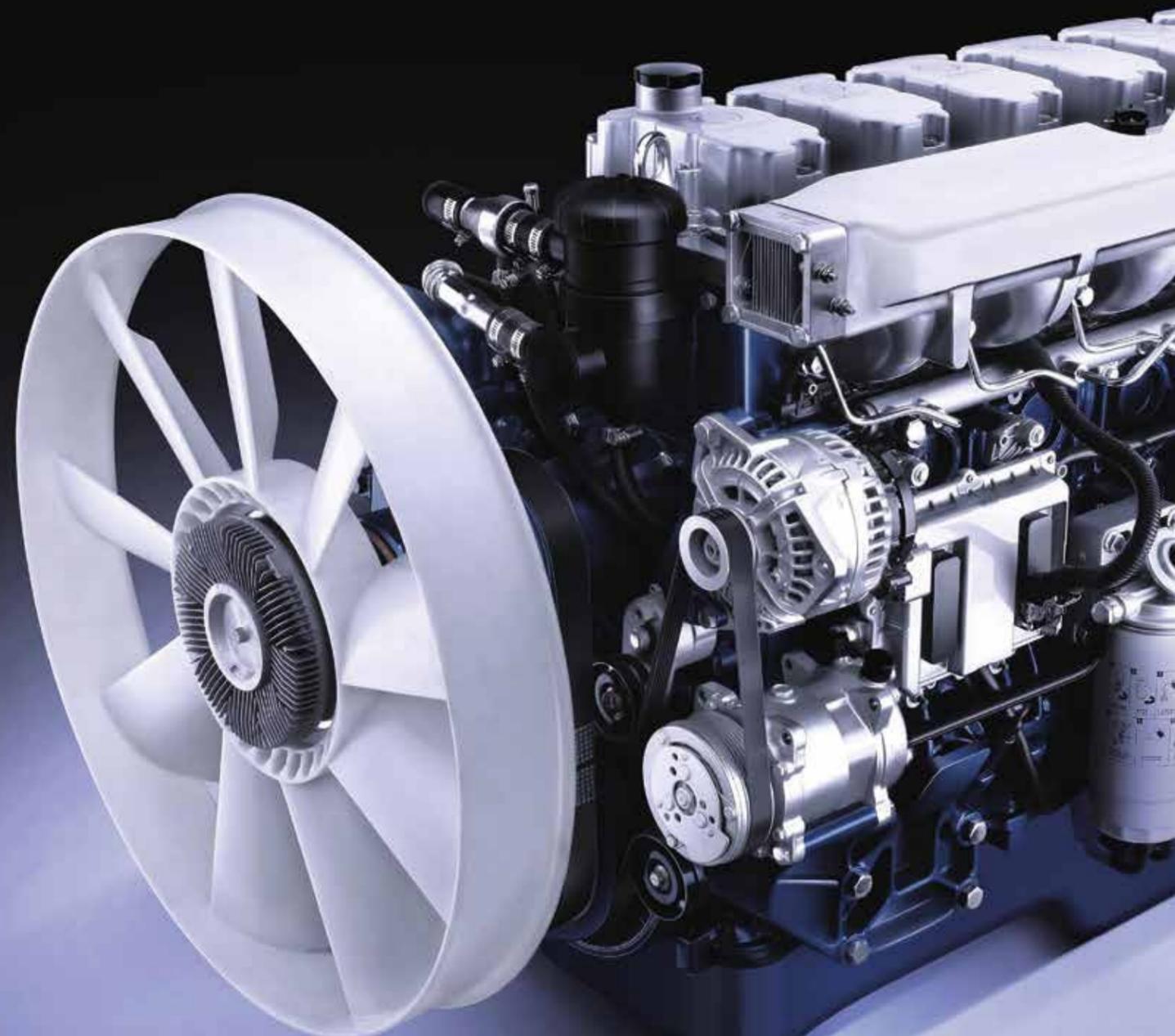


МАЗ-64226. Производился с 1991 по 2008 год



МАЗ-4381C0 с двигателем ЯМЗ-53423 Евро-5

НАДЕЖНОСТЬ ПРЕЖДЕ ВСЕГО



ДЛЯ ДОРОГ И НАПРАВЛЕНИЙ

Полноприводная техника – одно из направлений Минского автозавода, пользующееся стабильным спросом. Начав с лесовозов на базе 200-го семейства грузовиков, в настоящий момент предприятие производит вездеходы третьего и четвертого поколений, работающие в самых различных сферах транспортных перевозок.



Основной акцент сейчас делается на создании современных полноприводных грузовиков с колесными формулами 4x4 и 6x6, способных эксплуатироваться как на бездорожье, так и на обычных дорогах без нарушения массо-габаритных требований. Одновременно с этим не забывается и тема узкоспециализированных шасси.

Спецшасси

Перспективными разработками являются полноприводные шасси MAZ-63182M (6x6) и MAZ-5309C5 (4x4) для монтажа противопожарного оборудования, применяемого при охране аэропортов. Техника непростая, и при ее создании необходимо укладываться в рамки довольно жестких ограничений.

Пожарные полноприводные автомобили MAZ – не новинка. Проверенные шасси используют производители спецнастроек многих стран. Однако в этот раз конструкторы провели ряд существенных усовершенствований, которые позволят облегчить работу боевых расчетов. Передний ведущий мост стал отключаемым, раздаточная коробка для шасси 4x4 модифицирована, а для шасси 6x6 установлена двухступенчатая, производства ZF AG. Для облегчения доступа к рабочему месту водителя кабина опущена за счет доработки ее подвески, также предусмотрен более современный и функциональный интерьер.

Удалось решить и вопрос об обеспечении непрерывности передачи отбора мощности для привода насоса пожарного оборудования при создании «пенной подушки» на взлетно-посадочной полосе. Для этого установлена гидромехани-

ческая АКП Allison 4500 на MAZ-63182M и Allison 3500 на MAZ-5309C5. Теперь переключение передачи никак не сказывается на работе коробки отбора мощности, а также упростился процесс управления автомобилем, и появилась возможность снизить эксплуатационные расходы по замене сцепления.

Поскольку одно из требований для аэродромных пожарных машин – минимальное время разгона до 100 км/ч, для более тяжелого MAZ-63182M был использован 550-сильный 6-цилиндровый рядный двигатель Weichai WP13.550. Благодаря его тандему с АКП 35-тонная автоцистерна укладывается в рамки нормативов.

Стоит также отметить, что при изготовлении MAZ-63182M и MAZ-5309C5 был учтен опыт предыдущих проектов по созданию пожарных машин на полноприводном шасси MAZ. Новая техника позволит минимизировать доработку исходной базы при установке спецнастроек.

Планируется, что в дальнейшем наработки, опробованные на «аэродромных» шасси, будут использоваться и при производстве остальной пожарной техники.

Техническая характеристика автомобилей MAZ-63182M и MAZ-5309C5

Модель	MAZ-63182M	MAZ-5309C5
Габаритные размеры, мм	9900x2550x3500	8250x2550x3295
Полная масса, кг	35000	18700
Снаряженная масса шасси, кг	12350	8250
Допустимая нагрузка: 1-/2-/3-й оси, кг	9000/13000/13000	7500/11200
Двигатель: тип рабочий объем, см ³ мощность, л.с. крутящий момент, Н·м	Дизельный, рядный Weichai WP13.550 12540 550 2550	Дизельный ЯМЗ-53603 6650 330 1275
Коробка передач тип количество ступеней вперед/ назад	Гидромеханическая 6/1	Гидромеханическая 6/1
Подвеска	Зависимая, рессорная со стабилизатором поперечной устойчивости	
Тормозная система	Пневматическая, тормозные механизмы – барабанные	
Колесная формула	6x6	4x4
Вместимость топливного бака, л	500	300



Weichai WP13 – самый мощный двигатель в линейке – прекрасно разместился под кабиной



Трансмиссия Allison



Балансирная подвеска «трехосника» – на заднем мосту предусмотрен стабилизатор

Для повседневной жизни

Кроме узкоспециализированной техники автозавод изготавливает и полноприводные модели для массового производства. Учитывая актуальные запросы рынка, на предприятии создали два варианта шасси для монтажа кранового оборудования: трехосный МАЗ-6302С5 (6х6) и двухосный МАЗ-5302С5 (4х4). Проблема автокранов на стандартных полноприводных шасси – превышение габаритной высоты 4 м даже в транспортном положении. Для ее решения на автозаводе разработали новую подвеску кабины и установили односкатные широкопрофильные шины Continental с уменьшенной размерностью 385/65R22,5 – и вес держат, и габариты в норме. Кроме того, конструкторам удалось отказаться от дублирующего рулевого управления, характерного для моделей с ведущим передним мостом, что положительно сказалось на стоимости. А еще была снижена снаряженная масса шасси за счет применения облегченных мостов, рамы с уменьшенной высотой профиля лонжерона (262 мм) и других конструкторских решений, что в

совокупности позволило не превышать дорожные ограничения нагрузки на ось, присущие крановой технике.

Первый экземпляр 32-тонного автокрана КС-5576 ВУ-Н на шасси МАЗ-6302С5 был представлен на выставке СТТ-2019 в Москве. Автомобиль имеет стрелу овоидного профиля с максимальным вылетом 32,6 метра при грузоподъемности на нем в 8 тонн. Впрочем, с помощью гуська вылет можно увеличить еще на 10 м. Габаритная высота в транспортном положении – 4 м.

Отметим, что данные модели прекрасно подходят не только для установки кранов, но и любых надстроек, которые имеют предельную габаритную высоту.

Для строительных работ вне дорог общего пользования предназначен МАЗ-6502С9 (6х6). Благодаря переднему мосту с грузоподъемностью 9 тонн и задней тележке, способной выдержать 26 тонн, грузоподъемность самосвала составляет от 20 250 кг до 21 200 кг в зависимости от исполнения платформы (П-образная или U-образная). Для асфальта многовато, а вот для карьера – в самый раз. Приличная проходимость новинки обеспечивается в том числе и шинами размерности 16,00R20.

Расширена линейка полноприводных седельных тягачей с колесной формулой 6х6. Так МАЗ-643228, укомплектованный односкатными шинами Бел-95, легко укладывается в дорожный габарит по ширине. Грузоподъемность переднего моста – 7 тонн, нагрузка на седло – 21 тонна, полная масса автопоезда – 65 тонн. В зависимости от комплектации высота седла может быть как 1700 мм, так и 1500 мм – последний вариант очень привлекателен для работы со стандартными полуприцепами. Кстати, есть более мощная (с 452-сильным мотором) версия такого тягача на двухскатной ошиновке – МАЗ-64322L (6х6).

Грядут изменения и в линейке двухосных полноприводных автомобилей. Одна из новых моделей – бортовой грузовик МАЗ-5302С5 (4х4), также разработанный с учетом сниженной снаряженной массы, как и его трехосный собрат МАЗ-6302С5. Достойная замена полноприводникам третьего поколения типа МАЗ-5434.



КС-5576 ВУ-Н на шасси МАЗ-6302С5



МАЗ-64322В и МАЗ-6502С9



МАЗ-502. Производился с 1957 по 1966 год



МАЗ-5431. Опытные образцы были выпущены в 1970-1972 гг.



МАЗ-5434. Производился с 1983 по 2005 год



В настоящий момент в состав холдинга «БелавтоМАЗ» входит десяток различных предприятий, в той или иной степени участвующих в создании новых моделей автомобилей различного назначения. В течение года холдинг, учитывая пожелания потребителей, презентует массу уникальных разработок коммерческого транспорта, большинство из которых попадает в серийное производство.

Новые направления

Достаточно значимым событием стало создание на Минском автозаводе специальных седельных тягачей МАЗ-64А028 и МАЗ-54А0Е8 для перевозки опасных грузов. Это первая техника МАЗ, которая соответствует Правилам по обеспечению безопасности перевозок опасных грузов автомобильным транспортом в Республике Беларусь. Внешне новинки отличают проблесковые маячки, установленные на кабине, но на самом деле отличия более существенные, незаметные на первый взгляд. Так автомобили получили специальную проводку, дополнительную кнопку отключения массы, подогреватель двигателя, тахограф в исполнении АDR и ряд других необходимых усовершенствований. В планах – создание подобных модификаций для всего модельного ряда, включая среднетоннажные грузовики.

Отреагировал завод и на развитие лесозаготовительной отрасли.

Так по заказу министерства лесного хозяйства была разработана и запущена в серийное производство рубильно-дробильная машина МАЗ-6944С9 на шасси МАЗ-6516С9. Она предназначена для измельчения древесных отходов прямо на делянках. Надстройка – немецкой фирмы Jenz, КМУ – либо импортная Epsilon, либо продукция Мозырского машиностроительного завода. Производительность машины – до 150 м³/ч.

Появились и новые модели для транспортировки сортамента. Сортиментовозы МАЗ-631228 способны за один заход перевозить 18,2 тонн древесины, а при работе с прицепом полная масса автопоезда составляет 63,5 тонн. Для погрузочно-разгрузочных

работ автомобиль оснащается КМУ с задним расположением – на выбор предлагается семь моделей манипуляторов белорусского, российского или австрийского производства.

Среди разработок в сегменте подъемных машин стоит отметить новый АПП-32-В на шасси полноприводного МАЗ-5316F5 (4x4). Рабочая высота люльки – 32 м, глубина опускания ниже уровня земли – 4,5 м. Автомобиль прекрасно подойдет не только для работы на высоте, но и для обслуживания мостовых сооружений.

Одновременно с ним на шасси МАЗ-6312 был создан колесчатый подъемник АПП-40 с рабочей высотой люльки 40 м и разработано крепление корзины для классических кранов, выпускаемых в Могилеве.

Из ярких проектов предприятий холдинга «БелавтоМАЗ» также заслуживают упоминания мобильные офисы МАЗ-Купава-673110 на шасси МАЗ-6310В9 и МАЗ-Купава-478810 на шасси МАЗ-4371W1, топливозаправщик сжиженным природным газом АПЦЗ-8 на шасси МАЗ-481С0, зерновоз МАЗ-65012J и автопоезд-зерновоз в составе 32-кубового МАЗ-6501С9 с 38-кубовым прицепом МАЗ-856103.



МВУ-30 (машина для внесения удобрений). Разрабатывалась в 1977-1978 гг. Производилась с 1980 по 1983 год. Выпущено 58 штук

ИСТОРИЯ

ТЕХНИКА ДЛЯ ВСЕХ

Шасси МАЗ является прекрасным носителем для самых разнообразных надстроек. Кузовостроители стран, где продается автотехника белорусского производства, охотно используют шасси МАЗ, создавая интересные и подчас уникальные автомобили. Однако не забыта «кузовная» тема и на самом предприятии – кому как не конструкторам завода максимально использовать возможности создаваемых ими же шасси?!



МАЗ-65012J



МАЗ-Купава-673110 и МАЗ-Купава-478810

Прицепной состав

Не забыта и тема полуприцепов – еще одно постоянно развивающееся направление МАЗа. Кроме обновления модельного ряда классических бортовых полуприцепов различного исполнения, ведутся работы и по созданию специализированного прицепного состава.

Так для работы в сфере строительства спроектирован 30-кубовый самосвальный полуприцеп МАЗ-953003 для перевозки сыпучих грузов плотностью до 1,03 т/м³. При его разработке были учтены современные тенденции рынка: платформа имеет U-образный профиль, угол ее опрокидывания достигает 45°, а оси выдерживают нагрузку до 9 тонн. Грузоподъемность – 30,95 тонны.

Для лесопромышленной отрасли изготовлен полуприцеп-сортиментовоз МАЗ-994850. Благодаря применению четырех осей, способных выдержать нагрузку в 9 тонн каждая, грузоподъемность новинки составляет 42,9 тонн. Предполагается, что прицеп будет работать в составе автопоезда с 430-сильным тягачом МАЗ-643028.

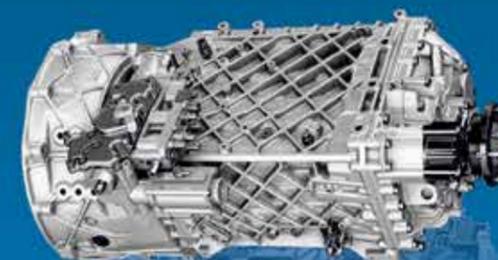
Совершенно новым направлением является создание полуприцепов-цистерн для транспортировки метана. Первой моделью в линейке стала 40-кубовая цистерна ППЦ-40, предназначенная для перевозки сжиженного природного газа и эксплуатации в составе автопоезда с седельным тягачом МАЗ-54А02К. Последний оснащается двигателем WP12NG 400, работающим как раз на этом перспективном виде топлива.



ПРОДУКЦИЯ ZF ДЛЯ ГРУЗОВИКОВ И АВТОБУСОВ

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

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



www.aftermarket.zf.com/ru



К ПОБЕДНЫМ ВЫСОТАМ

Заводская спортивная команда «МАЗ-СПОРТавто» была создана 1 декабря 2010 года. Меньше чем за десять лет ей удалось пройти путь от новичка ралли-рейдов до соперника, с которым считаются ведущие команды мира, занимающиеся грузовыми гонками на протяжении нескольких десятилетий.



Команда МАЗ-СПОРТавто после победы на ралли Morocco Desert Challenge-2019

Постоянное участие в международных соревнованиях Dakar и «Шелковый путь» позволили экипажам наработать опыт не только, чтобы финишировать в десятке лучших, но и претендовать на победу. В Dakar-2018 экипаж Сергея Вязовича занял вторую строчку пьедестала почета, а уже в этом году команде покорилось международное ралли Morocco Desert Challenge-2019. Экипаж Сергей Вязович / Антон Запорощенко / Сергей Сачук – «золото», экипаж Алексей Вишневский / Павел Гаранин / Виталий Мурылев – «бронза»!

«Гонка друзей»

Ралли Morocco Desert Challenge ведет свою историю с 2008 года, тогда оно еще называлось Libya Rally («Ливия ралли»). Начав всего с пяти десятков участников, в этом году оно смогло собрать несколько сотен экипажей, из которых 35 выступали в грузовом зачете.

Команда «МАЗ-СПОРТавто» стартовала в данном марафоне впервые. И это было не случайно. Во-первых, маршрут гонки предполагал разнообразие участков. Во-вторых, в соревновании принимали участие ведущие спортивные команды. В-третьих, экипажи выступали в непривычном составе, готовя новых членов. И, в-четвертых, ралли должно было стать первым настоящим испытательным полигоном для нового болида капотной компоновки МАЗ-6440RR. И Morocco Desert Challenge оправдало все ожидания.



Большая кабина позволила поместить штурмана в глубине



Новый дом на колесах для экипажей на шасси МАЗ-6312



МАЗ-5432С. Участвовал в соревнованиях в 1987 году

Как и обещали организаторы, каждый из 2741 км спецучастков оказался по-своему интересным. Маршрут, состоящий из 8 этапов, содержал все типы бездорожья: от банальной грязи, до песчаных дюн. Тяжелые участки, где приходилось полагаться на надежность техники, сменялись скоростными допами, где все зависело от мастерства пилотов. Сложная навигация не давала расслабиться штурману, а направления, усыпанные острыми камнями, держали в тонусе механика. Словом, досталось всем, но... они выдержали и остались довольны!

Как отметил руководитель команды и, по совместительству, пилот Сергей Вязович: «Гонка оказалась очень напряженной, яркой и интересной. Интрига, кто же станет победителем, оставалась до последнего этапа. Разница между первым и вторым местом составила всего 22 минуты, между вторым и третьим – 2 (две!) минуты. Для таких динамичных соревнований – это ничто. Одно неверное движение – и соперник окажется впереди. Эмоционально чувствовалась большая ответственность за любое принятое решение».

Из приятных моментов экипажи отметили прекрасную организацию, когда старт и финиш находились прямо у бивуака.

И еще одно замечательное качество Morocco Desert Challenge было подмечено командой – здесь не принято прятаться друг от друга. На этапе – все соперники, после его завершения – все друзья, все открыты для общения, все готовы к диалогу. Спорт, который действительно объединяет...

Явное оружие побед

Теперь немного о МАЗ-6440RR, который вызвал столько интереса и у болельщиков, и у соперников.

Первоначально планировалось, что «капотник» будет участвовать в гонке в роли «боевой техники» – машина новая, толком не обкатанная, и делать на нее ставку не логично. Однако уже с первых километров гонки стало ясно, что по своим возможностям автомобиль не только не уступает, но и превосходит своего бескапотного собрата.

Смещение кабины назад позволило заметно облегчить «участь» экипажа. Стало меньше вибраций, уменьшились вертикальные нагрузки, легче переносятся удары о кочки. Вдобавок, прекрасно зарекомендовала себя АКП Allison, освободив правую руку и левую ногу пилота от бесконечной череды манипуляций. Как полушутя-полусерьезно выразился Сергей Вязович: «Раньше предел физических возможностей экипажа и автомобиля наступал одновременно, а теперь машина уже на грани, а мы бы еще могли поднажать».

Что касается пресловутой проблемы наличия перед глазами капота, то, по мнению экипажа, обзорность... улучшилась. Увеличился угол бокового обзора, то, что на пике вершины виден капот, нивелируется лучшим контролем ситуации после преодоления хребта. Да и «полметра жизни» дают дополнительную уверенность.

Итог: «капотник» оказался безусловно хорош. Работы над ним продолжатся, и после омологации команда будет делать ставку на него. Однако, отказываться от бескапотной компоновки пока никто не собирается. Более того, решения, удачно опробованные на МАЗ-6440RR, будут использоваться и на МАЗ-5309RR. Время покажет, какой вариант лучше... 

ТОВАРОПРОВОДЯЩАЯ СЕТЬ ОАО «МАЗ» В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(по состоянию на 11.07.2019 г.)

Дистрибьютор

ООО «МАЗ-РУС» г. Москва, +7(495)324-00-44, +7(495)602-95-27, info@maz-rus.com

Дилеры

Центральный федеральный округ

ООО «Авто-Альянс» (запчасти) г. Москва, 8-800-555-0877, 8 (495)660-51-64, 660-51-65, romandg@autoopt.ru

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 «Автотехзапчасть» (запчасти) г. Москва, +7(499)500-36-57, avtotexzapchast@mail.ru

ООО «АвтоМазВосток» Московская обл, г. Балашиха, +7 (495) 223-68-04, ciganov@bk.ru, bus-maz@a-maz.ru

ООО «Авто-транс» (запчасти) Московская обл., г. Балашиха, +7(495)223-68-04 (05), a-trans@a-maz.ru, vadim@a-maz.ru

ЗАО «Белорусская Техника» г. Москва, +7 (495) 589-15-45, +7 (499) 476-76-67, torgi@avtodin.ru, info@avtodin.ru

ООО «ГЛАВМАЗТОРГ» г. Москва, +7 (495) 150-80-02,

lda@maz-gruzovik.ru, office@maz-gruzovik.ru, marketing@maz-gruzovik.ru

ООО «Компания Флагман» (запчасти) Московская обл., г. Подольск, 8-495-627-57-47, zinoveva@m-maz.ru, lebedev@m-maz.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 «РБА-МБ» (запчасти) Московская обл., +7(495) 6656440, manskij.d@rbauto.ru, gorbacheva.t@rbauto.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, mazpl@rbauto.ru

ООО «Техавтоцентр» (запчасти) Московская обл., Ленинский р-н, д. Горки,

+7(495)923-28-40, +7(495)598-54-10 (доб. 1109), zipmaz@avtocenter.ru

ООО «ТК АР-ГРУПП» (запчасти) г. Москва, +8 (495) 970-72-51, +8 (495) 223-89-79

(многоканальный), AR-grupp@bk.ru

ООО ТК «Грузсервис» Московская обл, г. Балашиха, +7(495) 211-54-88, info@gruzserv.ru

ООО «ТракХолдинг» Московская обл., г. Пушкино, (495) 780-39-80, 775-71-45,

tolmachev_09@mail.ru, sales@truck-holding.ru

ООО РЦ «Автодизель» (запчасти) г. Ярославль, +7(4852) 97-09-70, +4(852)593875,

office@ymz.su, dv6@ymz.su, dv4@ymz.su

ООО Автодифер (запчасти) г. Смоленск, (4812) 620-120, prod@avtodifer.ru,

sup@avtodifer.ru

ООО «Автоком» г. Смоленск, +7(481) 260-96-71, avtokom2002@mail.ru

ООО «Ред Стар» Смоленская область, +7(4812) 250021, +7 960 5860606,

vertex-1@yandex.ru, redstar-maz@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

ООО «ЯрМАЗ» Ярославская обл., п. Щедрино, +7(4852) 73-77-00, 8(4852)59-40-41,

8(800)333-41-59, mvl.78@mail.ru, mdi@yarmaz.ru, golubeva@yarmaz.ru,

vm@yarmaz.ru

Северо-Западный федеральный округ

ЗАО «АлмаЗ» (запчасти) г. Вологда, (8172)51-88-66, 53-66-88, 53-94-24,

51-39-45, maz35@mail.ru, cfif73@inbox.ru

(812) 327-65-20, GrishchenkoAS@baltkam.ru, LokhovininAB@baltkam.ru

ООО «Глобал БАС» г. Санкт-Петербург, +7(812)3394537, ceo@globaluf.com,

pyzhyanov-av@globaluf.com, info@globaluf.com

ООО «ДЦ «Запад» г. Калининград, +7(4012)52-13-75, dc-zapad@mail.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 ИК «Лескомплекс» Республика Коми, г. Сыктывкар, +7(821) 220-12-35, 220-12-34,

leskomplex@mail.ru, leskomplex@yandex.ru

ООО «МАЗСПЕЦТРАНС» г. С.Петербург, +7(812) 337-22-72, +7(901) 301-24-55,

mazspectrans@mail.ru, mazpiter@mail.ru, fotonstas@mail.ru

ООО «НВБ-Групп» +7(812) 946-77-22, +7(812) 413-68-42, nvbgroup@gmail.com,

nvbpersonal@gmail.com

ООО «СОЮЗЭНЕРГОРЕСУРС» г. С.Петербург, +7(911)940-52-53, info@senergoresurs.ru,

l.laukhina@senergoresurs.ru

АО «ЧЛМЗ» (запчасти) Вологодская обл., Череповец, +7(820) 220-2838, chlzmz@chlzmz.ru,

gaidov.vv@chlzmz.ru, bolshakovsn@mail.ru

Приволжский федеральный округ

ООО «АвтоГруппЦентр» Кировская обл., г. Киров, +7(8332) 71-17-16, sale@mirtm.ru

ООО «АВТОритет» г. Самара, Самарская обл., пос.Мехзавод, +7(846)957-11-02,

avto_ritet@bk.ru, avto2@maz-samara.ru

ООО ПКФ «Автоспектр» (запчасти) Кировская обл., г. Киров, +7(8332) 36-29-03, 715-005,

kamaz-kirov@mail.ru, mtz-k@mail.ru

ООО «Автоцентр МАЗ» г.Пермь, +7(342) 214-70-10 (175), 294-66-00,

auto@mazperm.ru, info@mazperm.ru, zh.kulikova@mazperm.ru,

m.aralovets@mazperm.ru

ООО «ДЦ АЛ-МАЗ» Республика Татарстан, г. Казань, +7 (843) 211-88-66, 211-90-71,

Al_mazkazan@mail.ru, trade@almaz-truck.ru

ООО «МАЗцентрКазань» г. Казань, +7 (843) 224-12-23, 224-18-88,

+7(9600) 45-83-22, ark76@mail.ru, akbarskazan@mail.ru

ООО «МоторкомАвто» Саратовская обл., Энгельсский р-он, пос. Пробуждение,

+7(8453) 77-80-08, sale@motorkom.com

ООО «ТПК МТЗ-Татарстан» Республика Татарстан, Елабужский р-н, +7 (855) 575-23-25,

sharigina@mtz-tatarstan.ru, sekretar@mtz-tatarstan.ru,

timur@mtz-tatarstan.ru, sekretar@mtz-tatarstan.ru

Южный федеральный округ

ООО «Дилерский центр «ЮГ» г. Краснодар, +7(862) 296-07-86, info@maz-samara.ru,

filialsochi@maz-samara.ru

ООО «РостовТракСервис» Ростовская обл., Аксайский р-н, +7 (960) 444-56-56,

+7 (863) 333-36-03, urist@rts-rv.ru, service@rts-rv.ru

ООО «Техцентр» г. Волгоград, +7 (8442) 54-50-44, +7(8442) 26-44-44,

leontiev@tehcentr.ru

Уральский федеральный округ

ООО «Белмаш-Югра» Тюменская обл., ХМАО, г. Сургут-26, +7(346) 231-73-00,

lazovskii@skat-ugra.ru, fedorovav@skat-ugra.ru, yakovlevaea@skat-ugra.ru

ООО «НПАТП-1» Ханты-Мансийский автономный округ, Тюменская область, г.Нижневартовск, +7(3466)63-32-50, patp1@patp1.ru, patp1@patp1.ru, stepanenko@patp1.ru

ООО «СибПромАвто» Тюменская область, г. Тюмень, +7(3452) 615-777,

+7(3513) 55-76-57, +7(3513) 57-98-07, +7(3513) 55-63-72, infoural-sib@mail.ru,

info@sib-avto.ru

ООО «СКАТ-запчасть» (запчасти) Ханты-Мансийский автономный округ-Югра, г. Сургут +7(3462) 31-99-00, +7(3462) 22-32-32,

+7 (3462) 31-73-00, info@skat-ugra.ru, bogatyrevaor@skat-ugra.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 ПКФ «АлтайБизнесАвто» Алтайский край, г.Барнаул, +7(3852) 570-083, 570-084, oooaba@yandex.ru

ООО «БайкалМАЗцентр» г. Иркутск, +7(395) 250-08-67, +7(395) 250-08-69,

+7(395) 250-08-69, bms@irk.ru, bms-irk@mail.ru

ООО «Беларус» г. Красноярск, +7 (391)299-74-74, 299-75-05,

m.izosimov@td-belarus.ru

ООО «МСервис» г. Красноярск, +7(391) 299-74-77, mss@24maz.ru

ООО «ОмскМАЗЦентр» г. Омск, 8 (913)654-47-41, mazomsk@mail.ru

ООО «СТЦ МАЗ» Новосибирская обл., г.Новосибирск, +7(913)788-58-78, info@stcmaz.ru

Дальневосточный федеральный округ

АО «Автотехснаб» (грузовая, спецтехника и запчасти) г. Благовещенск, Амурская область, (4162) 777-872, 777-873,

zao-ats@mail.ru, fil.serge.1984@gmail.com, zao-ats@rambler.ru

ООО «Дальневосточный Автоцентр» г. Владивосток, +7(423) 246-41-44, 244-71-09, 246-45-81, mazprimorye@mail.ru

ООО «Транссервис» (грузовая, спецтехника и запчасти) Хабаровский край, Хабаровский р-н, с. Тополево, +7(4212)45-98-75,

psa@wstruck.ru

МАЗ

Рекламный проспект ОАО «МАЗ» – управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ»

Выражаем благодарность за помощь в подготовке рекламного проспекта заместителю главного конструктора Николаю Лакотко и директору Испытательного центра Виктору Лакотко

© Издатель: УП «РИФТУР»
Св-во о ГРИИРПИ № 1/201 от 27.02.2014

Редактор Наталья ПЛЫТКЕВИЧ
Корректура Мирослава СУЛЬДИНА
Дизайн, верстка Сергей СКИНДЕР,
Ольга КОРНЕЕВА

Корреспонденты и фотоматериалы:
Андрей ФИЛИППОВ
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



maz.by

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ РЕАЛИЗАЦИИ АВТОТЕХНИКИ

МАЗ

«МОСТ»

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

«ДОСТУПНЫЙ ЛИЗИНГ»

Программа выгодного приобретения автотехники в лизинг через ОАО «Промагролизинг».

«ШиреКруг»

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

-  ОАО «МАЗ» - управляющая компания холдинга «БЕЛАВТОМАЗ»
220021, Республика Беларусь, г.Минск, ул. Социалистическая,2
-  Реализация грузовой техники:
тел.: /+375 17/217-23-22; 217-93-89; 217-95-35; 217-25-11; 217-25-22
-  тел./факс: /+375 17/217-92-05
-  rb@maz.by

Более подробная информация : maz.by

Для потребителей-резидентов Республики Беларусь