**04-065 МАЗ-105.060/.065 6х2 4-дверный городской сочлененный автобус особо большой вместимости, полунизкопольный, мест: сидячих 30-36, общее 160-190, полный вес 26,5-28 тн, МВ ОМ906LA 279 лс, 75 км/час, г. Минск 1997/2004-09/? г.**



Годом рождения производства автобусов на Минском автомобильном заводе можно считать 1992-й, когда был подписан лицензионный договор с фирмой Neoplan (Германия, ныне фирма принадлежит концерну MAN). В результате было построено всего пять лицензионных автобусов в «чистом виде» (их цена была запредельной, около $200000). А затем завод начал внедрять отечественные комплектующие, заодно приспосабливая конструкцию к нашим условиям. Например, заводу не удалось наладить выпуск портального ведущего моста — и потому пришлось делать мост более простым, а заодно на 8 см поднимать пол в задней части салона. Сегодня доля импорта — если не считать силового агрегата, — не превышает 8 процентов (это клей, лаки-краски, пластик, тормозная аппаратура, механизмы открывания дверей).

Автобус МАЗ-105 является наиболее предпочтительным вариантом для внутригородских перевозок благодаря высокой пассажировместимости. Уровень пола – 580 мм, как на автобусах МАЗ-103 в районе задней двери. Автобус спроектирован с применением узлов и агрегатов, использующихся в моделях МАЗ-103 и МАЗ-104, имеет узел сочленения, спроектированный собственными силами заводчан. Начиная с 2004 года АМАЗ перешел исключительно на выпуск модификаций 105.060/.065 оснащенной двигателями Mercedes, автоматическими коробками передач и имеющих уменьшенный моторный отсек.

В январе 2009 года был представлен автобус с модернизированным внешним видом МАЗ-105.465. Вслед за автобусами МАЗ-103 и МАЗ-107, "гармошка" первого поколения получила "точечную" светотехнику Hella на передке, новые панели передка, увеличенное стекло переднего маршрутоуказателя. На задке сверху появились круглые фонари, а площадь заднего стекла была увеличена.

**Кузов и салон автобуса**

Кузов автобуса МАЗ-105 – цельнометаллический, вагонного типа, несущий, сочлененный. Боковины и крыша изготовлены из цельнотянутого стального оцинкованного листа, передняя часть – стеклопластиковая. Стекла – вклеенные, что положительно влияет на жесткость кузова. Имеет четыре двери сдвижного типа (для пассажиров две двустворчатые двери задняя половина передней двери, передняя половина передней двери – для водителя). Кабина водителя отгорожена от салона в стандартной комплектации. Возможно оборудование автобуса перегородкой со входом в кабину водителя из пассажирского салона. На автобусе предусмотрена блокировка движения при открытых дверях, которая отключается кнопкой с символом (В) на передней панели в кабине водителя.

На автобусах семейства МАЗ используется два вида рейсоуказателей - электронное табло и рейсоуказатели со сменными маршрутными табличками. Передний рейсоуказатель расположен на передке автобуса над ветровым стеклом, боковой рейсоуказатель - над боковыми стеклами между передней и средней дверью, задний рейсоуказатель - на задке автобуса над задним стеклом.

На автобусах МАЗ-105 установлены неразборные жесткие пассажирские сиденья. На автобусах применяется два типа крепления жестких сидений. В первом случае подставка привинчивается к колесной арке или к ступеньке моторного отсека. Во втором случае крепление подставки монтируется одной стороной на боковую стенку, а другой стороной - через стойку к полу. Поручни изготавливаются из металлических труб, покрытых порошковой краской. Соединяются трубы поручней алюминиевыми кронштейнами. Сиденья расположены по трехрядной схеме, что делает салон автобуса просторным для сидящих пассажиров.

Автобусы до 2001 года имели моторный отсек от пола до потолка напротив второй двери, после 2001 года моторный отсек был значительно уменьшен.

Автобус имеет трехрядную планировку. По левому борту расположены сдвоенные сиденья. По правому борту – одиночные. Напротив средней двери имеется большая накопительная площадка. Общая пассажировместимость – 160-175 человек. Число мест для сидения – 30-36.

Привод дверей автобусов МАЗ – пневматический, производства фирмы Festo либо Camozzi. Привод оборудован клапаном аварийного открывания внутри автобуса над дверью и краном аварийного открывания снаружи, сбоку от дверей.

Технология производства кузова по лицензии заимствована у немецкой фирмы Neoplan – сваривается остов из коробчатых профилей, а затем обшивается стальным листом. Заготовки каркаса - оцинкованные прямоугольные трубы - закрепляют на большом листе в специальных кондукторах. Так сваривают боковины, пол и потолок. На стапеле их соединяют в единое целое. Колесные арки и часть пола зашивают листами нержавеющей стали. Краска - полиуретановая многокомпонентная. Цвет подбирают по желанию заказчика из огромного количества расцветок и сочетаний.

В конце 2008 года автобусы МАЗ-105 получили новую переднюю и заднюю наружные панели кузова. Сзади появятся блоки вертикально расположенных круглых фонарей, а спереди – увеличится площадь остекления маршрутоуказателя, а вместо прямоугольных фар будут устанавливаться горизонтально несколько «точечных» фар фирмы Hella.

Кабина водителя – достаточно просторная. Органы управления расположены неплохо и не перекрывают друг друга. Перед водителем расположен щиток приборов, на котором находятся спидометр (известной фирмы VDO), указатель напряжения, манометры, тахометры, указатели температуры охлаждающей жидкости и давления масла, а также зуммер. Справа от панели приборов находятся кнопки управления светом, дверьми, объявления текущей/следующей остановок, управления коробкой передач (если установлена автоматическая), блокировки дифференциала, управления остановочным тормозом, кнопка аварийной сигнализации. Слева от панели приборов находятся кнопки управления светом, вентиляцией и другими системами автобуса.

**Силовой агрегат**

Автобус МАЗ-105 имеет ряд интересных особенностей. В отличие от многих полунизкопольных автобусов, двигатель расположен не в заднем свесе, а в пределах колесной базы «тягача». Моторный отсек расположен слева напротив второй двери и занимает все пространство от пола до потолка в случае с двигателями Renault; пространство от пола до подоконной линии в случае с двигателем Mercedes. На автобусы 1997-2004 годов выпуска устанавливались двигатели Renault MIDR и коробка передач Praga. Двигатели Renault MIDR мощностью 250 л.с. оказались не в пример надежнее отечественных моторов (модификация МАЗ-105.041). К тому же, большой крутящий момент и внушительная мощность пришлись по душе водителям. С 2002 года МАЗ-105 получил двигатели Mercedes-Benz и автоматические коробки передач Voith. С конца 2004 года выпускается только данная модификация.

Cиловой агрегат расположен по левому борту под углом 7° к продольной оси автобуса. Он крепится к каркасу автобуса в трех точках (одна передняя и две боковые). Кроме того, имеется четвертая поддерживающая опора коробки передач. При неработающем двигателе задняя опора не должна воспринимать нагрузку. Для выполнения этого условия в эксплуатации, предусмотрена возможность регулировки задней опоры. Это сделано для предотвращения появления больших напряжений в картерных деталях силового агрегата. Автобусы с французскими двигателями имели моторный отсек на всю высоту салона: на боковине располагался радиатор системы охлаждения и большой вентилятор с гидроприводом. На автобусах с немецкими двигателями они смещены ниже и вперед, что позволило сделать моторный отсек ниже.

Автобус оборудован заслонкой моторного тормоза, которая служит для увеличения срока службы основной тормозной системы, являясь механизмом вспомогательной тормозной системы. При работающем двигателе заслонка установлена вдоль потока отработавших газов, при включении моторного тормоза - перпендикулярно потоку газов, создавая определённое противодавление на выпуске. Одновременно отключается подача топлива с помощью пневмоцилиндра, связанного со скобой останова двигателя.

Система питания двигателя топливом разделенного типа. Она состоит из топливного бака, топливопроводов низкого и высокого давления, фильтра грубой очистки, топливного насоса высокого давления и форсунок, топливоподкачивающего насоса, фильтра тонкой очистк,. Топливный бак установлен с правой стороны по ходу автобуса в нише и крепится к каркасу хомутами. Полиамидные топливопроводы низкого давления уложены в защитные оболочки и крепятся кляммерами к каркасу.

Привод управления подачей топлива на автобусах МАЗ-105 – электронный дистанционный. Педаль подачи топлива имеет индукционный датчик, сигнал от которого подается на электронный блок управления двигателем.

Система питания воздухом состоит из заборника, соединенного с воздушным фильтром угловым патрубком и воздуховода, соединяющего воздушный фильтр и впускной коллектор двигателя. Для контроля засоренности фильтрующего элемента воздушного фильтра имеется датчик сигнализатора засоренности. В двигателях установлена турбина для нагнетания воздуха. Воздушный фильтр использованный в данной системе, сухого типа, двухступенчатый, с бункером для сбора пыли и сменным картонным фильтрующим элементом.

Система охлаждения жидкостная, закрытого типа, с принудительной циркуляцией охлаждающей жидкости, рассчитанная на применение низкозамерзающей охлаждающей жидкости. Система охлаждения двигателя объединена с системой отопления салона и рабочего места водителя. Оптимальная температура охлаждающей жидкости в системе при работающем двигателе (80-98 °С) поддерживается автоматически термостатами и изменяющейся в зависимости от температуры охлаждающей жидкости производительностью вентилятора.

Радиаторы системы охлаждения двигателя и промежуточного охлаждения наддувочного воздуха расположены в верхней части моторного отсека прямо над двигателем и установлены вдоль левой стенки машины. Вентилятор имеет гидравлический привод, поскольку ременный оказался бы еще сложнее. Насос - шестеренного типа высокого давления. Насос преобразует вращательное движение входного вала в энергию потока рабочей жидкости. Сзади на левом боку автобуса находится воздухозаборник системы охлаждения, на задней стенке – место для выхода воздуха, продуваемого вентиляторами. Дополнительно сверху в моторном отсеке имеется открывающийся люк. Таким образом, одновременно с охлаждением радиаторов осуществляется и вентиляция моторного отсека автобуса: даже в жару нормальный температурный режим.

Масляный радиатор трубчато-пластинчатый, воздушного охлаждения, расположен перед водяным радиатором. На автобусах могут быть установлены подогреватели жидкостные Thermo 90S (Webasto). Подогреватели жидкостные предназначены для предпускового разогрева двигателя, что облегчает холодный пуск двигателя, а также для длительного поддержания в автоматическом режиме теплового состояния неработающего двигателя, салона автобуса и места водителя. Питание подогревателя топливом производится по отдельным топливопроводам из основного топливного бака. Система питания подогревателей топлива может быть, по желанию заказчика, оборудована системой электроподогрева топлива. Система электроподогрева топлива состоит из электроподогревателя, топливозаборника, топливопроводов и топливного фильтра.

Сцепление Sachs - сухое, фрикционное, однодисковое, с диафрагменной вытяжной пружиной. Автобусы оснащались 5-ступенчатой КПП Praga 5PS 114. Привод управления механической коробкой передач - дистанционный, механический. Он состоит из рычага переключения передач, установленного на полу автобуса, и передающего механизма, включающего валопровод, подвешенный на скользящих сферических опорах, реактивных тяг и устройства для согласования движений рычага переключения передач и движений валика механизма переключения передач. Для включения передачи необходимо совершить два движения - движение выбора и движение включения передачи.

С 2004 года выпускаются только автобусы с гидромеханической коробкой передач немецкой фирмы Voith. Она имеет три передачи, на первой задействован гидротрансформатор. Передачи переключаются автоматически, возможно принудительное ограничение переключения по принципу «не выше второй» либо «только первая». Режимы переключаются кнопками на передней панели. Автоматическая коробки передач улучшила комфортность разгона и торможения, облегчила работу водителя, уменьшился износ штатных тормозов. Управление замедлением на автобусах с автоматической коробкой передач довольно необычно. Дело в том, что при нажатии педали сначала последовательно включаются три ступени ретардера, и только затем, при дальнейшем нажатии, вступает в работу основная тормозная система. При этом ретардер обеспечивает служебные замедления машины примерно до 2,0–2,5 м/с2.

**Мосты и подвеска**

Автобус МАЗ-105 – сочлененный, трехосный. Передняя его часть («тягач») имеет переднюю ось, задний ведущий мост, «прицеп» оснащен одной не ведущей осью. Задний ведущий мост «тягача» МАЗ-105 выполнен по классической схеме с двойной разнесенной главной передачей и смещенным от поперечной оси моста коническим редуктором. Он состоит из картера, центрального конического редуктора, механизма блокировки дифференциала, планетарных колесных передач и колодочных тормозов. Чтобы обеспечить низкий пол в салоне, картер редуктора заднего моста максимально смещен к левому колесу.

Автобусы МАЗ-105 до 2004 года оснащались блокировкой дифференциала, которая позволяет без проблем трогаться с остановки на плотно укатанном снегу или льду. Очень актуально для наших зимних дорог – возле остановки в морозную погоду часто образуется “шлифованный” лед.

Задняя подвеска «тягача» автобуса МАЗ-105 - зависимая, пневматическая на 4-х пневмобаллонах с четырьмя амортизаторами и одним регулятором положения кузова. Задний мост автобуса шарнирно связан с кузовом системой реактивных штанг, состоящей из двух нижних реактивных штанг и одной верхней V-образной реактивной штанги. Реактивные штанги воспринимают усилия от реактивного и тормозного моментов и передают тяговое усилие. Верхняя реактивная штанга имеет V-образную форму и состоит из головки, на цилиндрические поверхности которой насажены и обварены концы труб, а на другие концы труб навернуты головки. Для гашения колебаний, возникающих при движении автобуса по неровностям дороги, в подвеске установлены четыре разборных гидравлических амортизатора двустороннего действия телескопического типа. Задняя ось «прицепа» аналогична по конструкции с задним мостом «тягача».

Передняя ось автобусов МАЗ-105 состоит из двух рычагов подвески и закрепленных на них через шкворень колесно-ступичных узлов. Вторые концы рычагов подвески крепятся через палец и резиновые втулки к каркасу автобуса. Поворотный кулак установлен на шкворне на бронзовых втулках, закрытых со стороны рычагов подвески уплотнительными кольцами.

Передняя подвеска автобусов МАЗ-105- зависимая, пневматическая на 2-х пневмобаллонах с двумя амортизаторами и одним регулятором положения кузова. Установка передней оси перпендикулярно продольной оси автобуса и регулировка продольного угла наклона шкворня обеспечивается изменением длин реактивных штанг. Подвеска передней оси состоит из опор, системы реактивных штанг, двух амортизаторов, двух пневмобаллонов и регулятора положения кузова. Передняя ось автобуса шарнирно связана с кузовом системой реактивных штанг, состоящей из двух верхних реактивных штанг, двух нижних реактивных штанг и поперечной реактивной штанги. Верхние и нижние реактивные штанги воспринимают усилия от реактивного и тормозного моментов. Поперечная реактивная штанга воспринимает боковые нагрузки. Поперечная реактивная штанга (тяга Панара) обеспечивает устойчивость автобуса при движении по дорогам с боковым уклоном и на поворотах.

Для гашения колебаний, возникающих при движении автобуса по неровностям дороги, в подвеске установлены два разборных гидравлических амортизатора двустороннего действия телескопического типа. Одним концом амортизаторы закреплены на кронштейнах опоры передней оси, а другим - на кронштейнах каркаса автобуса.

Передача вертикальной нагрузки от веса автобуса происходит через четыре пневмобаллона. Для поддержания уровня пола в горизонтальном положении на определенной высоте, на каркасе установлены два регулятора положения кузова, которые рычагами и регулировочными тягами связаны с задним мостом.

Ресиверы пневмосистемы надежно укрыты от злейшего врага - коррозии. Они расположены под крышей автобуса по левому борту. Все трубопроводы из полиамида: дешевле меди и долговечнее стали. Соединения пневмопроводов очень надежны, так что сжатый воздух не уходит без пользы в атмосферу. Контрольные выводы скомпонованы в одном месте - блоке диагностики пневмоаппаратуры.

**Колеса и шины**

Колеса автобусов - дисковые, приспособленные под бескамерные шины, наклон полок обода 15°. Центрирование колеса на ступице производится по центральному отверстию диска колеса. Передние колеса автобусов одинарные, задние - сдвоенные. Для удобства накачки шин задние внутренние колеса оборудованы удлинителем вентиля, который крепится накидной гайкой на стебле вентиля колеса. Колеса к ступицам крепятся гайками с коническими нажимными шайбами. На автобусы МАЗ-105 устанавливаются шины модели 11/70 R 22,5 Д-7М.

**Рулевое управление**

Рулевое управление всех автобусов МАЗ разработано на основе узлов и агрегатов серийных автомобилей МАЗ. Рулевой механизм со встроенным распределителем состоит из винта и шариковой гайки-рейки, находящейся в зацеплении с зубчатым сектором. Полукруглые резьбовые канавки на винте и гайке-рейке образуют спиральный канал, который заполнен при сборке рулевого механизма шариками. Зубчатый сектор установлен на сдвоенных игольчатых подшипниках в эксцентричные втулки с рядом отверстий на торцах наружных поверхностей втулок, смещенных относительно оси отверстий подшипников, что дает возможность регулировать зубчатое зацепление сектор - рейка поворотом втулок.

**Узел сочленения**

Конструкцию узла сочленения автобуса МАЗ-105 во многом обусловили расположение двигателя в передней части автобуса и планировавшиеся условия эксплуатации. Сочленение первой и второй секции автобуса состоит из узла сцепки, стабилизатора положения рамки, механизма поворота рамки, гибкого сочленения и поворотного круга с ограждением.

Узел сцепки передает тянущее усилие от первой секции ко второй, обеспечивает угловое перемещение секций друг относительно друга в горизонтальной и вертикальной плоскостях, а также обеспечивает взаимное закручивание секций относительно продольной оси автобуса и перемещение рамки сочленения. Стабилизатор положения рамки служит для ориентирования поворотной рамки в пространстве таким образом, чтобы углы складывания и перекоса (кручения) между первой и второй секцией рамка делила пополам. Узел сочленения облицовывается гибким сочленением с «гармошкой» из полиэфирных материалов иностранного производства. Поворотный круг салона предназначен для безопасного перемещения пассажиров между салонами первой и второй секций автобуса. Поворотный круг состоит из двух полукруглых поворотных плит, соединенных шарнирными петлями с опорами. Поворотные плиты опираются на 8 опорных роликов. Вертикальное перемещение плит ограничивается четырьмя роликами, установленными на эксцентриках. Для безопасности пассажиров, находящихся на поворотном круге, на рамке закреплено металлическое ограждение.

**Tормозная система**

Автобусы оборудованы рабочей, стояночной, запасной, вспомогательной тормозными системами и остановочным тормозом, а также выводами для контроля и диагностики пневмосистемы и питания других потребителей сжатым воздухом. Рабочая тормозная система воздействует на тормозные механизмы всех колес автобуса. Рабочая тормозная система оснащена антиблокировочной системой (ABS). Задний контур может быть по требованию заказчика оснащен дополнительно потивобуксовочной системой (ASR). Стояночная и запасная тормозные системы воздействуют на тормозные механизмы заднего моста, которые приводятся в действие тормозными камерами с пружинными энергоаккумуляторами. Привод пружинных энергоаккумуляторов - пневматический, двухконтурный.

**Электрооборудование**

Автобусы имеют 24-вольтовую систему электрооборудования, которое выполнено по однопроводной схеме соединений. Минусом ("массой") является каркас автобуса, соединенный с минусом аккумуляторных батарей.. Отличительной особенностью системы электрооборудования является то, что соединение жгутов проводов и подключение значительной части его изделий производится с использованием штекерных соединений.

На автобусах в специальных нишах кузова установлены две сухозаряженные аккумуляторные батареи типа 6СТ-190А. Генератор - с самовозбуждением от постоянных магнитов, номинальное напряжение генераторов равно 28 В, а выпрямленный ток - 108 А. На автобусы устанавливаются различные типы генераторов в зависимости от двигателя. На двигатель RENAULT MIDR 06.02.26 устанавливаются два генератора A14N196M фирмы VALEO с номинальным напряжением 28 В и выпрямленным током 60 А каждый. На автобусах с немецкими двигателями Mercedes-Benz устанавливаются генераторы Bosch.

На автобусы устанавливаются стартеры: Bosch, JF 24 (RENAULT MIDR 06.02.26 Y 41), D13HP605 (MIDR 06.20.45 R 41).

**Система пожаротушения**

Для безопасности пассажиров в случае возникновения пожароопасной ситуации в автобусах МАЗ может устанавливаться автоматическая система пожаротушения моторного отсека. В целом, отделочные материалы для салона и моторного отсека подобраны огнестойкие. При правильном уходе за материалами отделки и отсутствии пятен от горюче-смазочных материалов полностью автобус выгорает более чем за сорок минут.

**Система отопления**

Система отопления - двухконтурная. Для обогрева воздуха в автобусе используется энергия жидкости системы охлаждения двигателя. Первый контур системы отопления, обогревающий рабочее место водителя, состоит из крана проходного трубопроводов и отопителя. Подогретый в отопителе воздух направляется через систему воздушных каналов в коробку воздухопритока, а от нее через воздуходувные отверстия передней панели - на лобовое стекло и в нишу к ногам водителя.

**Технические характеристики**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Двигатели** (все двигатели – 6-цилиндровые, рядные) | | | | |
|  | | | Renault MIDR 06.02.26Y41 | Mercedes-Benz OM906LA |
| Рабочий объем, л | | | 6.18 | 6.37 |
| Степень сжатия | | | - | 17,4 |
| Максимальная мощность, л.с. (кВт) при об/мин | | | 250 (184) | 279 (205) при 2200 |
| Максимальный крутящий момент, Н\*м при об/мин | | | 950 | 1100 при 1200-1600 |
| Максимальная скорость, км/ч | | | 90 | 80 |
| Коробки передач | | Renault G406.0 | Механическая, 6-ступенчатая | |
| Voith Diwa 851.3E | автоматическая ГМП, 3-ступенчатая, с гидродинамическим томозом-замедлителем | |
| Подвеска | Передняя | | Зависимая, пневматическая, двухбаллонная с двумя регуляторами положения кузова | |
| Задняя | | Зависимая, пневматическая, четырехбаллонная с двумя регуляторами положения кузова | |
| Тормоза | Рабочий | | Пневматический, с автоматической регулировкой зазоров между колодками и барабанами, с ABS и ASR | |
| Стояночный | | На механизмы задней оси | |
| Число колес | | | 6+1 | |
| Размерность шин | | | 11,00/70R22,5 | |
| Число мест для сидения | | | 30-36 | |
| Общее число мест | | | 160-175 | |
| Общая площадь, предназначенная для пассажиров, квадр.м. | | | 32,1 | |
| Площадь для размещения стоящих пассажиров, квадр.м. | | | 16,6-18,2 | |
| Внутренняя высота салона в среднем проходе, мм | | | 2355 | |
| Высота первой ступеньки над уровнем дороги, мм | | | 345 | |
| Высота пола над уровнем дороги, мм | | | 590 | |
| Полная масса, кг | | | 27830 | |
| Нагрузка на оси, кг | переднюю | | 7100 | |
| среднюю | | 11285 | |
| заднюю | | 9445 | |
| Длина/ширина/высота, мм | | | 17995/2500/2990 | |
| Колесная база, мм | | | 6000 / 6390 | |
| Колеи осей, мм | Передней | | 2030 | |
| Средней | | 1825 | |
| Задней | | 1825 | |
| Узел сочленения, углы гибкости | | продольной | 10 | |
| поперечной | 4 | |
| горизонтальной | 51 | |
| Передний свес, мм | | | 2605 | |
| Задний свес, мм | | | 3000 | |
| Дорожный просвет, мм | | | 300 | |
| Наружный радиус поворота, м | | |  | |
| Угол переднего свеса, i-рад | | | 8 | |
| Угол заднего свеса, 1рад | | | 8 | |
| Продольный радиус проходимости, мм | | |  | |
| Дорожный просвет" переднего свеса, мм | | | 455 | |
| Дорожный просвет заднего свеса, мм | | | 455 | |
| Внешний минимальный габаритный радиус поворота, м, не более | | | 12 | |
| Время разгона автобуса до 60 км/ч при номинальной загрузке, с | | | не более 50 | |
| Максимальный подъем, преодолеваемый автобусом с полной массой, %, не менее | | | 30 | |
| Расход топлива, л/100км | | | 28-30 | |

**Таблица основных модификаций автобусов МАЗ-105**

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Модель и модифи-кация | статус | Общее число мест | Кол-во мест для сидения | Двигатель | | | | | КПП | | Задний мост | Ско-рость, км/ч |
| Модель | Рабочий объем, л | Мощность, л.с. при (об/мин) | Крут. момент, Н\*м | Норма токсичности выхлопа | модель | Кол-во передач |

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| МАЗ-105 (городской 18-метровый) | | | | | | | | | | | | |
| МАЗ-105.000 | не выпускается, один автобус | 175 | 30-36 | ММЗ Д-260.5 | 7,12 | 230 (2100) | 883 | Евро-1 | Praga 5PS ZF S6-85 | 5  6 | 5,14 | 70 |
| МАЗ-105.040 | не выпускается | 175 | 30-36 | Renault MIDR | 6,2 | 250 (2500) | 950 | Евро-1,2 | ZF S6-85 | 6 | 5,14 | 85 |
| МАЗ-105.041 | не выпускается | 175 | 30-36 | Renault MIDR | 6,2 | 250 (2500) | 950 | Евро-1,2 | Praga 5PS | 5 | 5,14 | 85 |
| МАЗ-105.042 | не выпускается | 175 | 30-36 | Renault MIDR | 6,2 | 250 (2500) | 950 | Евро-1,2 | Voith Diwa D 863 | 3A | 5,14 | 85 |
| МАЗ-105.060 | не выпускается | 175 | 30-36 | Mercedes OM906 LA | 6,37 | 279 (2300) | 1100 | Евро-2 | Voith Diwa D 851.3Е | 3А | 5,14 | 75 |
| МАЗ-105.065 | не выпускается | 17575 | 30-360 | Mercedes OM906 LA | 6,37 | 279 (2300)) | 1100 | Евро-3-3 | Voith Diwa D 851.3Е | 3А | 5,14 | 75 |
| МАЗ-105 рестайлинг (городской 18-метровый) | | | | | | | | | | | | |
| МАЗ-105.465 | под заказ | 175 | 30-36 | Mercedes OM906 LA | 6,37 | 279 (2200) | 1100 | Евро-3 | Voith Diwa D 851.3Е | 3А | 5,14 | 75 |

