

Растет семья спортивных машин

Спартакиада — не только новые рекорды, новые мастера и спортсмены-разрядники. Это время, когда спортивные коллективы укрепляют свою материально-техническую базу, создают новые модели спортивных машин.



За рулём

378

В ПЕРВОЙ ШЕРЕНГЕ



Кому из водителей не знакомы МАЗы. Какой мальчишка с восхищением не следил за могучим грузовиком, который, взревев дизелем, исчезал за поворотом. Кто из руководителей крупных строек не старался получить побольше машин с эмблемой в виде зубра на передке. Эти машины, прекрасно знакомые везде и всем в СССР и в трех десятках зарубежных стран, машины, пять моделей которых отмечены Государственным Знаком качества, машины, создатели которых удостоены Государственной премии СССР в области науки и техники, выпускает Минский ордена Ленина и ордена Октябрьской Революции автомобильный завод.

Свою биографию МАЗ отсчитывает с 9 августа 1944 года. В тот памятный для тысяч автозаводцев день было принято решение об организации на окраине Минска, в Красном Урочище авто-сборочного завода. Начинали с малого — ремонта автомобилей. Потом с помощью специалистов ГАЗа принялись за сборку грузовиков. Позже освоили производство прицепов. А в 1947 году развернули самостоятельный выпуск автомобилей — самосвалов МАЗ-205.

Если пройти по заводу — просторной территории, населенной современными цехами, — то за их светлыми громадами можно не заметить полтораэтажных строений из красного кирпича. Это остатки прежних ремонтных мастерских, с ко-

МАЗ-514

В самый канун девятой пятилетки коллектив дважды орденоносного минского автозавода приступил к созданию целого семейства скоростных магистральных автопоездов большой грузоподъемности, предназначенных для междугородных и международных перевозок грузов. В самые сжатые сроки были проведены конструкторско-экспериментальные работы, лабораторно-дорожные испытания, в том числе эксплуатационные на международных перевозках в системе «Совтрансавто».

Итогом этой работы явилось то, что за минувшие три года завод освоил выпуск новых автопоездов: сначала МАЗ-504-5205 грузоподъемностью 20 тонн, потом — МАЗ-516Б-886Б. В прошлом году мы изготовили промышленную партию 25-тонных автопоездов МАЗ-515Б-941

грузоподъемностью 25 тонн («За рулем», 1973, № 11). Последняя модель (четвертая по счету) из семейства большегрузных поездов — это МАЗ-514, рассчитанный на буксировку прицепа полным весом 14 тонн. Первые машины сойдут с конвейера в нынешнем, юбилейном для завода, году.

Что представляет собой МАЗ-514? Это трехосный бортовой автомобиль с двумя ведущими мостами, с платформой, которая приспособлена как для междугородных перевозок, так и для международных.

Работа над этой моделью, так же как и над автомобилями всего семейства, мы не только стремились усовершенствовать узлы, заимствованные от уже выпускаемых серийно грузовиков, но и ставили перед собой задачу сделать автомобиль более универсальным. Удовлетворительные тягово-динамические качества его обусловлены мощным дизелем и восьмиступенчатой коробкой передач. Машина располагает высокоэффективной и надежной системой тормозов с раздельным приводом, максимумом комфорта для водителя.

Учитывая длительность пребывания

экипажа грузовика в рейсе, нам пришлось осуществить некоторую модернизацию кабины по сравнению с прежними моделями, в частности: предусмотреть обивку из высококачественных материалов, сделать новую панель приборов — с клавишными переключателями, двухспицевое рулевое колесо с «утопленной» ступицей, шторы и плафоны освещения на спальном месте, столик, нарман для сопроводительной документации, подроссорошенные сиденья. Изменен «передок» кабины, введен сквозной тоннель, усиливающий обдув радиатора двигателя, улучшена обзорность (увеличена площадь зеркал). Додливать воду, масло, контролировать их уровень можно, не поднимая кабины, что облегчает обслуживание двигателя в пути. Автомобиль оборудован светотехнической аппаратурой, удовлетворяющей европейским требованиям безопасности движения.

Для повышения плавности хода применены удлиненные передние рессоры, а подвеска задней тележки выполнена с «качающейся» рессорой. Конструкция рамы, суженной сзади, обеспечивает соблюдение требований Государственного стандарта по габаритной ширине даже с применением обычных шин размером 320—508 (12,00—20).

Трансмиссия (как на модели МАЗ-515Б) выполнена по схеме с «проходным» средним мостом, что позволило обойтись без дорогостоящей в производстве и эксплуатации раздаточной коробки, а также улучшить надежность работы межосевого карданного вала (ведущие мосты унифицированы между собой).

Наличие буксирного прибора с беззазорной сцепкой (отечественной конструкции) обеспечивает устойчивое движение в составе автопоезда, то есть при работе с прицепом.

Платформа может быть оборудована дугами и тентом; она сконструирована таким образом, что дает возможность загружать и разгружать автомобиль с трех сторон — каждая секция бортов раскрывается самостоятельно.

Для уменьшения шума и лучшего наполнения цилиндров двигателя воздухом

Фото В. Пчелинцева



торых тридцать лет назад начинался МАЗ.

А сегодня! С главного конвейера его сходят бортовые грузовики МАЗ-500 и МАЗ-516Б, самосвалы МАЗ-503А, седельные тягачи МАЗ-504А и МАЗ-504В, лесовозы МАЗ-509, прицепы и полуприцепы. В своем юбилейном году автозаводцы освоили еще одну модель — трехосный грузовик МАЗ-514, который мы представляем на этих страницах.

Неустанно наращивая выпуск всех этих моделей и их модификаций, работа над созданием новых, еще более совершенных тяжелых грузовиков, коллектив МАЗа заботливо относится к прошлому. И сегодня, как память о первых шагах, как символ роста предприятия, неподалеку от длинного корпуса одного из цехов высится на постаменте самосвал МАЗ-205. Один из тех первых. Он дорог людям завода как первенец, как старший сын в семье. 9 августа, идя на работу, каждый автозаводец окинет взором угловатые линии ветерана, вспомнит первые трудности и радости, чтобы по-новому взглянуть на день сегодняшней, на решение важных задач, стоящих перед ним в определяющем году девятой пятилетки.

В день тридцатилетия мы горячо поздравляем коллектив минского автозавода, желаем ему новых трудовых успехов и счастливых дорог МАЗам, получающим здесь путевку в жизнь.

ный фильтр (сухого типа) вынесен из зоны поднапотного пространства и расположен за кабиной с правой стороны. С левой стороны автомобиля находится вместительный топливный бак улучшенной формы, обеспечивающий большой запас хода.

Таков МАЗ-514 — новый автомобиль, осваиваемый в производстве, с которым вы в юбилейном для нашего завода году встретитесь на дорогах.

М. ВЫСОЦКИЙ,
главный конструктор завода,
лауреат Государственной премии СССР

г. Минск

ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА

Двигатель: У-образный восьмицилиндровый дизель ЯМЗ-238Е; рабочий объем — 14 860 см³; мощность — 270 л. с. при 2100 об/мин.

Трансмиссия: двухдисковое сухое сцепление; восьмиступенчатая коробка передач; ведущие мосты — средний и задний; средний ведущий мост является проходным; главная передача — центральные конические редукторы и планетарные колесные; колеса — бездисковые, шины размером 12,00—20.

Рулевое управление — с гидравлическим усилителем.

Тормоза: колодочные с пневматическим приводом; независимые системы трубопроводов для переднего и среднего с задним мостов.

Подвеска: зависимая; рессорная с телескопическими амортизаторами для переднего моста и рессорная балансирующая для среднего и заднего мостов.

Габариты и основные размеры: длина — 8,53 м; ширина — 2,5 м; высота — 2,7 м; база — 3,85 м между осями переднего и среднего мостов и 1,4 м между осями среднего и заднего ведущих мостов; колея 1,97 м спереди и 1,86 м сзади; дорожный просвет — 0,27 м; габаритный радиус поворота — 12,0 м.

Весовые данные: собственный вес — 9,55 т; грузоподъемность — 14,0 т; вес буксируемого прицепа — 14,0 т. Скорость — 85 км/час.

КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ АВТОЗАВОДОВ

годы и факты



1944 год. 3 июля — Советская Армия освободила Минск от немецко-фашистских захватчиков. А 9 августа — 30 лет тому назад было принято решение о строительстве автомобильного завода в Минске. 7 ноября отправлены на фронт первые автомобили, собранные в ремонтных мастерских Красного Урочища, где началось строительство автозавода.

1945 год. Пущен экспериментальный цех. Коллектив автозавода участвует в восстановлении Минска.

1946 год. Введены в эксплуатацию цехи: ремонтно-литейный, монтажный, шасси и термический.

1947 год. Завод начал изготавливать узлы автомобиля МАЗ — переднюю ось и карданный вал. Первые пять самосвалов МАЗ-205, выпущенные заводом, прошли в колонне демонстрантов 7 ноября.

1949 год. Группа ведущих работников завода удостоена Государственной премии за создание большегрузного автомобиля.

1950 год. 17 сентября начато производство самосвалов МАЗ-525 грузоподъемностью 25 тонн. Вступили в строй цехи ковкого чугуна и кузнечный.

1951 год. Начат серийный выпуск 7-тонных автомобилей МАЗ-200. Созданы рамный цех и цех большегрузных автомобилей.

1952 год. Вступили в строй цех запасных частей и второй механосборочный.

1953 год. Главный конвейер достиг проектной мощности. При заводе создан филиал Белорусского политехнического института.

1954—1955 годы. Созданы прицепы МАЗ-2227Б для сельскохозяйственных работ, МАЗ-5212, 5223 и 5236. Сошел с конвейера первый серийный лесовоз МАЗ-501.

1956 год. Разработан новый одноосный тягач — МАЗ-529.

1957 год. Вышел в пробный пробег образец 40-тонного самосвала МАЗ-530.

1958 год. На Всемирной промышленной выставке в Брюсселе самосвал МАЗ-530 получил высшую награду «Гран при». Собраны опытные образцы автомобилей МАЗ-500 и МАЗ-503 (самосвал).

1959 год. Производство большегрузных самосвалов передано Белорусскому автомобильному заводу в г. Жодино Минской области.

19 мая с главного конвейера сошел 100-тысячный минский автомобиль.

1962 год. Начата реконструкция завода для выпуска автомобилей нового семейства МАЗ-500.

1963 год. В городе Осиповичи открыт цех технического оборудования.

1964 год. Сошел с конвейера 200-тысячный МАЗ. Сдан в эксплуатацию новый главный конвейер.

1965 год. Сошел с конвейера первый серийный автомобиль нового семейства МАЗ-500. 31 декабря закончил свой путь на конвейере последний МАЗ старой конструкции.

1966 год. За успешное выполнение планов, создание новых конструкций автомобилей и освоение их производства завод награжден орденом Ленина.

1968 год. Автомобиль МАЗ-516 с поддерживающей осью прошел межведомственные испытания.

1969 год. В канун 50-летия Белорусской ССР и КПБ закончены приемочные испытания автомобилем МАЗ-514 и МАЗ-516.

С главного конвейера сошли первые промышленные партии трехосных автомобилей МАЗ-516 и лесовозов МАЗ-509. Закончились испытания автопоезда грузоподъемностью 16 тонн — МАЗ-504А с полуприцепом МАЗ-5210.

Создан новый автопоезд грузоподъемностью 20 тонн, состоящий из тягача МАЗ-504В с полуприцепом МАЗ-5205.

1970 год. Начались испытания автопоездов повышенной грузоподъемности МАЗ-504В, МАЗ-514-886Б и автомобиля МАЗ-515. Собрана промышленная партия новых полуприцепов МАЗ-5205, предназначенных для междугородных и международных перевозок.

Большой группе работников завода присуждена Государственная премия СССР за создание семейства высокопроизводительных большегрузных транспортных автомобилей, автопоездов и автосамосвалов МАЗ-500 и организацию их производства.

1971 год. Завод награжден орденом Октябрьской Революции. Автомобиле МАЗ-500А — основной продукции завода — присвоен государственный Знак качества. Завершены испытания новых автопоездов МАЗ-504В-5205, МАЗ-514Б-886Б и МАЗ-516Б-886Б. Грузоподъемность их колеблется от 20 до 25 т, а полный вес — от 32,5 до 40,7 т.

Изготовлен опытный образец автомобиля-самосвала КамАЗ-5510.

1972 год. Подписан договор о научно-техническом сотрудничестве с ярославским объединением «Автодизель», московским автокомбинатом № 1, НАМИ и московским авторемонтным заводом № 1.

1973 год. Изготовлена первая партия автопоездов МАЗ-515Б-941 грузоподъемностью 25 тонн.

Лесовозу МАЗ-509 присвоен государственный Знак качества.

За успехи в выполнении и перевыполнении планов 1973 года и социалистических обязательств награждены орденами и медалями СССР 186 рабочих, инженерно-технических работников и служащих завода.

1974 год. Минский автозавод поставляет продукцию в 50 стран мира. Коллективу вручено Красное знамя ЦК КПСС, Совета Министров СССР, ВЦПС и ЦК ВЛКСМ за победу во Всесоюзном социалистическом соревновании по итогам 1973 года.