**02-204 МАЗ-515 6х4 магистральный седельный тягач для 2-осного полуприцепа МАЗ-941, грузоподъёмность автопоезда 25 тн, полный вес до 40 тн, ЯМ3 -238Е/238Н 265/300 лс, 80 км/час, опытный, МАЗ г. Минск1967-74 г.**



 Главный конструктор МАЗа Михаил Степанович Высоцкий видел, что объемы перевозок постоянно возрастают, а с ними и потребность в подвижном составе. Экстенсивный ход не имел перспективы. Решение проблемы он видел в создании грузовиков и автопоездов повышенной грузоподъемности. Поэтому упор делался именно на них. Уже к концу 1965 года был разработан перспективный типаж автопоездов повышенной грузоподъемности. Он включал в себя грузовик увеличенной грузоподъемности МАЗ-510 для работы с прицепом, двухосный седельный тягач МАЗ-504В, трехосный грузовик МАЗ-516 повышенной грузоподъемности с третьей поддерживающей задней осью, также для работы с прицепом; 3-осный грузовик МАЗ-514 для работы в составе автопоезда и 3-осный седельный тягач МАЗ-515.

 Автопоезд с этим тягачом предназначался для перевозки 30 тонн при собственной массе 46,7 т. Первоначально для него предполагалось использовать 3-осный полуприцеп 2,5-ПП, но на испытания машина отправилась с прототипом полуприцепа МАЗ-941. Мотор для данного тягача закладывался на уровне 320 л. с. Но одно дело закладывать параметры, другое — иметь в наличии необходимые агрегаты. Скорее всего, только в начале 1970-х машина приобрела реальные очертания. К моменту выпуска первой промышленной партии, уже под индексом МАЗ-515Б, его снабдили наддувным мотором ЯМЗ-238Н мощностью 300 л. с. Это было несколько меньше, чем закладывалось первоначально. Потому грузоподъемность автопоезда снизили до 25 тонн.

 Дальнобойным «пятисотым» значительно усовершенствовали интерьер кабины. Новая панель приборов, подрессоренные, с регулировкой по высоте сиденья; мягкая обивка с термошумоизоляцией, противосолнечные козырьки, обеденный столик, шторы на окнах, спальные места с индивидуальными приборами освещения, отопитель, поручни — все было призвано обеспечить комфортные условия в длительных поездках.

 С переходом на новое семейство МАЗ-5336 на конвейер впоследствии встал МАЗ-6422.

*Из книги «Отечественные грузовые автомобили», С. В. Канунников, М. А. Шелепенков, Орел, 2018*. *Спасибо.*

МАЗ-514 (6x4) 1965-73 г. МАЗ-514Б (6x4) 1974-77 г. - бортовой.

МАЗ-515 (6x4) 1967-74 г. МАЗ-515Б ( 6x4) 1973-75 г. - седельный тягач.

 Стремясь увеличить грузоподъемность автомобилей 500-го семейства, в 1965 г. построили образец 3-осного грузовика МАЗ-514 с двигателем ЯМЗ-238 (240 л.с.) и 5-ступенчатой коробкой передач. Эта машина грузоподъемностью 12 т предназначалась для междугородных перевозок и имела оригинальную подвеску задних мостов типа Eaton-Hendrickson. В среднем проходном мосту у МАЗ-514 имелся блокируемый межосевой дифференциал.

 В 1967 г. появились опытные образцы МАЗ-514 с более мощными двигателями ЯМЗ-238Е (265 л.с.). В это же время были построены и первые опытные образцы 3-осных седельных тягачей **МАЗ-515.** В 1970 г. изготовили всего два товарных экземпляра грузовиков МАЗ-514.

 В том же 1970-м появились опытные образцы модернизированных автомобилей МАЗ-514Б и МАЗ-515Б: с турбодизелями ЯМЗ-238Н (300 л.с.), 8-ступенчатыми коробками передач и балансирной подвеской задних мостов. Производство МАЗ-515Б в очень небольших количествах продолжалось в 1973-75 г., изготовили всего лишь 30 экземпляров. Производство МАЗ-514Б вели в 1974-77 г., построив 45 машин.

*Из статьи Николая Сергеевича Маркова на zen.yandex.ru. Спасибо автору за популяризацию нашей автоистории.*

 Первые опытные седельные тягачи МАЗ-504 из совершенно нового семейства грузовиков МАЗ-500 появились в 1959-1960 годы. Бескапотная цельнометаллическая кабина со спальным местом, 180-сильный дизель, гидроусилитель руля: наверное, сегодня сложно представить, какими глазами смотрели на такой МАЗ водители того времени, привыкшие к аскетизму МАЗ-200. Это же был космический корабль!

 Уже в 1961 году на заводе собрали опытно-промышленную партию из 10 тягачей МАЗ-504 для интенсивных испытаний, в 1962-м сделали еще 20 штук, а в 1963-м сборку всех «пятисоток» перевели на главный конвейер, что позволило нарастить выпуск тягачей МАЗ-504М до 93 единиц. Массовый выпуск всех автомобилей «пятисотого» семейства, включая тягачи МАЗ-504, наладили со второй половины 1965 года – когда прекратили выпуск грузовиков старого «двухсотого» семейства.

 Первой модификацией «пятьсот четвертого» тягача стал МАЗ-504Б, предназначенный для работы с самосвальными и иными полуприцепами, имеющими какое-либо гидрооборудование. В дальнейшем гидрофицированные тягачи стали обязательной модификацией во всех семействах автомобилей МАЗ.

 В 1964 году в Минске поэкспериментировали с постройкой седельного тягача серии МАЗ-520 с колесной формулой 6х2 и двумя передними сближенными управляемыми осями. В Советском Союзе ее достоинств не оценили, доводкой машины заниматься не стали, хотя и провели полный цикл испытаний, включая даже испытания на проходимость автопоезда по снежной целине.

 Примерно в то же время появился и полноприводный гидрофицированный седельный тягач МАЗ-508В, ориентированный на работу с самосвальным полуприцепом МАЗ-842 и унифицированный по ходовой части с перспективным лесовозом МАЗ-509П. Производство этой модификации разворачивать не стали.

 В 1966 году построили опытный образец другого 3-осного тягача – МАЗ-515 с колесной формулой 6х4. На эту машину поставили 240-сильную «восьмерку» ЯМЗ-238. Интересно решили вопрос с трансмиссией. Поскольку ЯМЗ серийно выпускал только 5-ступенчатые коробки передач, мало подходящие для автопоезда полной массой 40,5 тонн, то минчанам пришлось разработать двухскоростные ведущие мосты, общее передаточное число в которых можно было переключать с 7,56 на 10,5. Так общее количество передач в трансмиссии стало равняться 10. При этом в средний мост был встроен межосевой дифференциал с механизмом принудительной блокировки. Крайне непривычно с позиции сегодняшнего дня выглядела и подвеска ведущих мостов, в которой две продольные рессоры своими концами крепились к раме, а центральной частью опирались на две продольные балансирные балки. Мосты, в свою очередь, крепились к концам балансирных балок и дополнительно фиксировались от продольных перемещений реактивными штангами.

 В 1970 году «пятисотое» семейство подверглось модернизации: чуть подновилась кабина, подросли ресурс и полезная нагрузка, габаритная ширина уменьшилась с 2600 до 2500 мм. Колесная база седельных тягачей выросла на 200 мм. Появилась возможность устанавливать на машины как прежние 6-цилиндровые дизели ЯМЗ-236 (180 л.с.), так и новые 8-цилиндровые ЯМЗ-238 (240 л.с.). Тягач с «шестеркой» отныне именовался МАЗ-504А, а с «восьмеркой» – МАЗ-504В (он пошел в производство с конца 1970 года). Первое время модернизированные «пятисотки» выпускались с прежней облицовкой радиатора с частыми вертикальными брусьями, затем появилась новая решетка с одной горизонтальной и тремя вертикальными перемычками. В кабине у него осталось только два посадочных места из-за более массивного капота, а слева позади кабины появилась труба воздухозаборника – верный признак мотора ЯМЗ-238 внутри.

 Получила продолжение и история с трехосными седельными тягачами. Параллельно с созданием модернизированного семейства МАЗ-500А на заводе разработали две унифицированные модели 3-осных «магистральников» с колесной формулой 6х4: бортовой грузовик МАЗ-514Б и седельный тягач МАЗ-515Б. В отличие от прежних машин МАЗ-514 и МАЗ-515, они получили новую раму, кабину с улучшенным интерьером, дизели серии ЯМЗ-238 с турбонаддувом, 8-ступенчатую коробку передач с делителем, новую рессорно-балансирную заднюю подвеску. Надобность в двухскоростных ведущих мостах, соответственно, отпала. Правда, ЯМЗ тогда еще не мог развернуть серийного производства 8-цилиндровых турбодизелей, поэтому новые «магистральники» выпускались в малых количествах. Товарных тягачей МАЗ-515Б, например, в период 1973-75 г. смогли собрать лишь 30 экземпляров.