**02-088 МАЗ-200/200П 4х2 бортовой грузовик гп 7 тн, мест 3, прицеп до 9.5 тн, полный вес 13.6 тн, ЯАЗ-М204/М204А/ЯМЗ-236 110/120/165 лс, 52/65 км/час, первый серийный дизельный в СССР, 230000 экз., г. Минск 1951-65 г.**



В 1948 г. была выпущена опытная партия автомобилей МАЗ-200, которые уже ничем (кроме «родовых» признаков) не отличались от ЯАЗ-200. Эти машины были отправлены на строительство Волго-Донского канала, где получили высокую оценку строителей. В 1948 году было выпущено 498 комплектов узлов к бортовому автомобилю МАЗ-200, а план 1949 года предусматривал удвоение выпуска МАЗ-200 по сравнению с МАЗ-205. Грузовик МАЗ-200 был проще и дешевле самосвала - не требовалась гидроаппаратура для подъема кузова. В конце 1950 года вступила в строй вторая очередь МАЗа - заработали большинство цехов основного производства и 10 февраля 1951 года произошел один из переворотом в советском конвейерном автопроизводстве. Минский автозавод изготовил первый в своем роде **бортовой грузовик МАЗ-200**. Автомобиль сильно отличался от предыдущих моделей и имел профиль зубра на боках капота. Зубр считается самым крупный зверем белорусских лесов. Он надолго стал настоящим символом знаменитого Минского автозавода, хотя и раньше с его конвейера выходили популярные машины. Эта модель МАЗов отличалась большей бортовой грузоподъемностью. Она составляла около 7 т. Большинство заводов в то время в качестве базовой модели брали именно бортовые грузовики, но для подъема разрушенной во время войны экономики необходимы были настоящие самосвалы. Именно поэтому МАЗ в 1947 году стал на серийное производство. Производство этой знаменитой модели начали с модели самосвала МАЗ-205, грузоподъемность которого составляла 6 тонн. В процессе производства грузовые автомобили семейства МАЗ-200 неоднократно подвергались модернизации. В середине 50-х на автомобили семейства МАЗ-200 стали устанавливать более мощный двигатель модели [**ЯМЗ-204А**](http://xn----7sbb5ahj4aiadq2m.xn--p1ai/guide/army/tr/yaaz204.shtml) мощностью 120 л.с. при 2000 об/мин. В октябре 1961 года в Ярославле началось серийное производство нового четырёхтактного V-образного 6-цилиндрового дизельного двигателя [**ЯМЗ-236**](http://xn----7sbb5ahj4aiadq2m.xn--p1ai/guide/army/tr/yaaz204.shtml#236) мощностью 180 л.с. и с этого времени его стали устанавливать на часть автомобилей «двухсотого» семейства. Грузовик с бортовой платформой и новым двигателем получил обозначение **МАЗ–200П** («П» - переходный). В рамках перехода на «пятисотое» семейство, первые опытные образцы которого появились ещё в ноябре 1958 года, часть «двухсотых» в процессе дальнейшего производства стали комплектоваться новыми узлами. После двигателя на них поменяли подвеску, потом поставили новое рулевое управление. Следующим шагом стала замена традиционных дисковых колес на бездисковые. В конечном итоге снаряжённая масса **МАЗ-200П** по сравнению с МАЗ-200 уменьшилась на 100 кг, а максимальная скорость увеличилась до 65 км/час.  
 19 мая 1959 года в Минске был выпущен 100-тысячный автомобиль. Юбиляром оказался самосвал МАЗ-205. На 1964 год пришёлся выпуск 200-тысячного автомобиля «двухсотого» семейства. С марта 1965 года «двухсотые» на главном конвейере постепенно замещаются бескапотными машинами семейства МАЗ-500. Последние «двухсотые» были выпущены 31 декабря 1965 года, хотя некоторые источники полагают, что сборка «двухсотых» продолжалась и в 1966 году, правда, вне конвейера. Всего было выпущено около 230 тысяч машин «двухсотого» семейства.  
 Автомобили «двухсотого» семейства, особенно самосвалы МАЗ-205 - легендарные автомобили. Продержавшийся на конвейере семнадцать лет МАЗ-205 - непременный участник практически любой кинохроники, снятой на стройках 50-х, 60-х и даже 70-х годов. В отдельных автохозяйствах эти машины проработали до начала 80-х!

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Характеристики | МАЗ-200 | МАЗ-205 | МАЗ-200В |
| Колесная формула | 4x2 | | |
| Число мест | 3 | | |
| Длина, мм | 7620 | 6065 | 6495 |
| Ширина, мм | 2650 | 2640 | |
| Высота, мм | 2430 | | |
| Колесная база, мм | 4520 | 3800 | 4520 |
| Колея передних/задних колес, мм | 1950/1920 | | |
| Дорожный просвет, мм | 290 | | |
| Радиус поворота, м | 9,5 | 8,5 | 9,5 |
| Грузоподъемность/нагрузка на [ССУ](http://xn----7sbb5ahj4aiadq2m.xn--p1ai/guide/abbr.shtml#SSU), кг - по шоссе - по грунтовым дорогам | 7000\* 5000 | 6000 5000 | 7200 5000 |
| Снаряженная масса, кг | 6400 | 6600 | 6560 |
| Полная масса, кг | 13625 | 12825 | 13855 |
| Полная масса буксируемого прицепа/полуприцепа, кг | 9500 | - | 16500\*\* |
| Двигатель (тип) | ЯАЗ-М204/М204А (Д, 4) | | ЯАЗ-М/204В (Д, 4) |
| Рабочий обьем, см³ | 4650 | | |
| Мощность двигателя, л.с. (об/мин) | 110/120 (2000) | | 135 (2000) |
| Крутящий момент, кг·м (об/мин) | 47 (1200…1400) | | 51 (1400…1700) |
| Максимальная скорость, км/ч | 65 | 50 | 52 |
| Запас топлива, л | 225 | 105 | 2 × 225 |
| Контрольный расход топлива, л/100 км | 35,0 | 30…35 | 44…52 |
| Запас хода, км | 645 | 300 | 860…1000 |

**Модификации**

**МАЗ-200Г**. В 1951 году появился первый собственный вариант МАЗа с высокобортным кузовом с решетчатыми съемными надставками к основным бортам и откидными скамейками для перевозки людей. В пустотелых металлических стойках надставок бортов могли устанавливаться четыре стойки-дуги для съемного тента. Силовой агрегат автомобиля **МАЗ-200Г** имел индекс **ЯАЗ-204Е** и отличался от стандартного **ЯАЗ-204А** только усиленной нажимной пружиной сцепления заимствованной от ЯАЗ-210. Передаточное отношение редуктора главной передачи МАЗ-200Г было увеличено с 8,21 до 9,81 (как и у **МАЗ-205**), наибольшая скорость грузовика составляла 52 км/ч. Расход топлива - около 38 л/100 км. Снаряженная масса **МАЗ-200Г** - 6750 км. Грузовик предназначался для нужд армии и выпускался до 1957 года.

В 1952 году началось серийное производство предназначенного для автопоезда полной массой 23,2 т (максимальная масса буксируемого полуприцепа 16,5 т) седельного тягача **МАЗ-200В** с модернизированным 2-тактным дизелем ЯАЗ-204Б повышенной мощности 130 л.с. Для работы с полуприцепами требующими гидравлический привод МАЗ-200В комплектовался масляным насосом. К таким, прежде всего, относились широко распространённые самосвальные полуприцепы **МАЗ-5232В**. «Переходный» седельный тягач с двигателем **ЯМЗ-236**, выпускавшийся в Минске с 1962 по 1965 год получил обозначение **МАЗ-200М**. Его вариант **МАЗ-200Р** отличался наличием коробки отбора мощности и масляным шестерённым насосом НШ-46 для привода в действие гидравлической аппаратуры полуприцепов.

В 1954 году на Минском автозаводе по просьбе руководства Куйбышевской ГЭС на основе **МАЗ-205** был разработан строительный самосвал грузоподъемностью 6000 кг с боковой разгрузкой кузова. В том же году был построен опытный образец, получивший название **МАЗ-506**.

Главным отличием **МАЗ-506** стала металлическая, сваренной из листовой стали, самосвальная платформа с гидравлическим механизмом для опрокидывания ее на правую и левую стороны с неподвижными передним и задним бортами. Откидные борта оснащались верхними петлями. Подъемный гидравлический механизм состоит из двух телескопических гидроподъемников. Угол наклона на обе стороны составлял 50°. Опытные экземпляры нового автомобиля в 1955 году прошли серьёзные испытания и были рекомендованы в производство, некоторые детали уже стали изготавливать. Однако в последний момент гидростроители отказались от использования **МАЗ-506**, и самосвалы в производство не пошли.

**МАЗ-200Д**. Автомобиль-цистерна для перевозки живой рыбы выпускался с 1956 года (по другим данным, было изготовлено всего три опытных образца). Цистерна емкостью 5 м³ из листовой стали имела три сообщающихся между собой отсека, а также бункер для льда емкостью 0,65 м³ и снабжалась компрессорной установкой для насыщения воды кислородом воздуха. Собственный вес автомобиля - 9000 кг. Габаритные размеры, мм: длина - 7440; ширина - 2720; высота - 2480. Расход топлива (с включённой установкой для обогащения воды кислородом) - 40 л/100 км. Максимальная скорость (с включённой установкой для обогащения воды кислородом) - 50 км/час.

Часть «двухсотых» послужили шасси для специализированных автомобилей, изготовляемых на других предприятиях: автоцистерн различного назначения, в т.ч. для перевозки топлива **АЦ-8-200**, топливозаправщиков **ТЗ-200**, молоковозов (автомолокоцистерн) **АЦ-525** и **АЦПТ-5,6,** поливомоечных машин **ПМ-9**, автогудронаторов **Д-164 (Д-164А),** роторных снегоочистителей Д-166 (Д-166А), автомобилей для аэропортов с подъёмным кузовом (аэродромный автолифт) АПК-6 для перевозки грузов, загрузки и выгрузки их из самолёта. На рамы грузовиков нередко монтировались фургоны-рефрижераторы **ЧАР-1-200** или военные фургоны - КУНГи. На базе МАЗ-200 были разработаны полноприводные лесовоз **МАЗ-501** и грузовой автомобиль **МАЗ-502**.

Несколько десятков автомобилей на Новоторжокском машиностроительном заводе было переоборудовано в пожарные машины двух основных типов - автоцистерны **АЦ-45(205)** и **АЦ-30(205)** с лафетным стволом ПЛСЛ-75 либо без него и автолестницы 32- и 45-метровой длины **АЛМ-32** и **АЛМ-45** (в источниках часто встречаются ошибочные названия **АМ-32** и **АМ-45** или **АМЛ-32** и **АМЛ-45**). Несколько машин **АЦ-30(205)** до нашего времени ещё сохранились и их можно увидеть на городских праздниках или выставках раритетной техники.

МАЗ-200 использовался для монтажа передвижных автомобильных кранов грузоподъемностью от 5 до 12 т, такие автокраны относились к тяжелым и использовались на погрузочно-разгрузочных и строительно-монтажных работах с большим объёмом производственных операций.

Головной образец 5-тонного автокрана **К-51** с механическим приводом (ещё на шасси ЯАЗ-200, оснащённом КОМ) прошёл испытания на Заводе им. Январского восстания в 1948 году. Далее промышленность страны освоила краны **ДЭК-51, К-51П, К-52, К-52М (8Т211), К-53 (КЛ-53), К-53М, К-61, К-61А, К-61М, К-64, К-67 (КС-2563), К-68, К-68А, К-69, К-69А, МКА-10, МКА-10Г, МКА-10М, МКА-20А, СМК-7, К-164 (КС-2562) и К-612.**