**02-481 МАЗ-200Г 4х2 грузовой автомобиль с высокобортным кузовом гп 7 тн, мест 3+18, снаряженный вес 6.75 тн, полный вес 14 тн, ЯАЗ-204А 110 лс, до 52 км/час, г. Минск 1952-57 г.**

Великая история советского машиностроения может похвастаться уникальными изобретениями, среди которых и этот грузовой автомобиль. Результат непревзойденной силы мысли отечественных инженеров, он соединил в себе лучшие достижения зарубежного автопрома и оригинальные конструкторские находки наших механиков. Безусловно, речь идет о МАЗ-200. Пожалуй, только здесь могли сочетаться такие несочетаемые между собой вещи, как двигатель, собранный по образу и подобию американского GMC, и простая деревянная кабина, для экономии обитая железом.

*По материалам из книги:* **М. Соколов. «Двухсотые» МАЗы. Том II Барнаул 2019 г.**

*Глубокая благодарность автору за сохранение и распространение знаний о нашей автоистории.*

Первая и, пожалуй, единственная модификация бортового МАЗ-200, которую Минский автозавод выпускал серийно, была создана, как не трудно догадаться, по заказу военных.

Одним из основных требований, предъявляемых к будущему грузовику Минского автозавода в армии была способность уверенно буксировать прицеп полной массой до 9,5 т. Поскольку бортовой ЯАЗ-200 не самым лучшим образом подходил для военных нужд, первоначально на его основе была разработана длиннобазная версия «200А» с кузовом увеличенного объема, однако по результатам испытаний опытного образца военные изменили требования в пользу машины со стандартной колесной базой 4520 мм. Поэтому ко времени передачи производства «двухсотых» в Минск, удлиненный ЯАЗ-200А уже канул в Лету. Вместо него по заказу Военного Министерства СССР (с марта 1953 г. - Министерство обороны СССР) была разработана модификация, оснащенная грузовой платформой армейского типа-с высокими решетчатыми бортами, откидными скамейками в них, каркасными дугами и тентом, получившая порядковый индекс «200Г». Кстати, это была самая первая модель Минского автозавода, у которой уже не существовало прямого ярославского прототипа. В конце 1951 г. был собран самый первый опытный экземпляр «200Г», а серийное производство модели началось в 1952 г.

Автомобили МАЗ-200Г и МАЗ-200 конструктивно отличаются друг от друга: передаточным числом главной передачи: у серийного автомобиля МАЗ-200 - 8,21:1, а у автомобиля МАЗ-200Г - 9,8: 1и платформами. Изначально на армейскую модификацию «двухсотого» планировали устанавливать версию дизеля ЯАЗ-204Е, разработанную специально для гусеничных артиллерийских тягачей. Дизельмотор ЯАЗ-204Е отличался от стандартного «204А» главным образом наличием более эффективных воздушных фильтров типа мультициклон, имевших устройство для отсоса пыли. И все же в условиях реальной эксплуатации на грузовом автомобиле особых преимуществ эта система очистки воздуха не показала. В связи с тем, что основная масса грузовиков МАЗ-200Г все-таки эксплуатировалась на дорогах с твердым покрытием, и в отличие от гусеничных машин, практически не поднимала в процессе своего движения облаков пыли, вскоре после начала серийного производства МАЗ-200Г, его решили вместо более дорогостоящей версии ЯАЗ-204Е комплектовать обычными дизельными двигателями ЯАЗ-204А.

Для повышения тягово-сцепных свойств МАЗ-200Г в качестве тягача артиллерийских орудий, на грузовике применили иную главную передачу заднего моста. На деле это означало свою оригинальную разновидность заднего моста в сборе с тормозами и ступицами. В результате максимальная скорость автомобиля с полной нагрузкой без прицепа на горизонтальном участке прямой дороги с усовершенствованным покрытием по сравнению с МАЗ-200 снизилась до 52-55 км/ч. Штатными шинами для МАЗ-200Г являлись шины 12,00-20 модели И-78 с рисунком протектора повышенной проходимости.

Главным внешним отличием МАЗ-200Г стала универсальная деревянная платформа с усиленным основанием и металлической оковкой, получившая собственный индекс МАЗ-516. Ее задний борт являлся откидным, в то время как боковые борта были неподвижными, укрепленными металлическими стойками и угольниками. Передний и оба боковых борта оборудовались дополнительными съемными решетчатыми щитами (иногда их называли просто решетками). В их пустотелых металлических стойках при необходимости устанавливались семь дуг съемного тента, на которые натягивался сам тент. Кроме того, вдоль каждого из боковых бортов крепились по два раздельных откидных сиденья-скамьи. Платформа МАЗ-200Г комплектовалась двумя ящиками, и кроме передних брызговиков снабжалась и задними. Согласно данным «Краткого справочника по отечественным автомобилям и прицепам» (1956 г.) внутренние размеры платформы МАЗ-200Г составляли 4500 х 2290 х 930 мм (высота - с решетчатыми щитами); погрузочная высота платформы - 1390 мм; число мест в кузове на имевшихся скамьях платформы - 18.

Специально для войсковой эксплуатации с МАЗ-200Г был разработан новый двухосный низкорамный прицеп МАЗ-5207В грузоподъемностью 6 т. Прицеп предназначался для перевозки различных грузов и оборудовался дугами, тентом.

Минский автозавод старался оперативно реагировать на все замечания основного заказчика. Например, МАЗ-200Г стали комплектовать несколько иной по конструкции выхлопной трубой, отводившей выхлопные газы влево.

… основными источниками информации по МАЗ-200Г служили лишь издания Военного издательства МО СССР, в частности - «Каталог запасных частей грузовых автомобилей МАЗ-200 и МАЗ-200Г, седельного тягача МАЗ-200В и автомобиля-самосвала МАЗ-205» (подготовлен в 1955 г., издан в 1956 г.) и «Краткий справочник по отечественным автомобилям и прицепам» (подготовлен и издан в 1956 г.).

Отталкиваясь от них, остановимся подробнее на официальной технической характеристике МАЗ-200Г. Для краткости приведем только те данные МАЗ-200Г, которыми он отличался от базового «двухсотого»: грузоподъемность при буксировке прицепа максимальным весом 9500 кг - не более 5000 кг; габаритные размеры - 7590 х 2638 х 2430 мм (высота с тентом без нагрузки - 2935 мм); сухой вес (т.е. полный вес укомплектованного автомобиля без воды, горючего и смазки, без набора шоферского инструмента, принадлежностей и запасного колеса) - 6400 кг; вес в снаряженном состоянии без нагрузки (с горючим, водой, смазкой, набором шоферского инструмента, принадлежностей и запасным колесом) - 6750 кг; полный вес (включая максимальный вес груза и трех человек в кабине) - 13975 кг; распределение веса по осям передняя / задняя, без нагрузки - 3200 / 3550 кг, с нагрузкой 7 т-3855/ 10120 кг.

Впрочем, в самых ранних изданиях (1953-1954 гг.) указывались несколько иные весовые данные МАЗ-200Г: сухой вес - 6000 кг; снаряженный вес - 6650 кг; распределение веса по осям передняя / задняя, без нагрузки - 3160 / 3490 кг. Вероятнее всего, что эти данные относились к образцам машины 1952-1953 гг. выпуска.

Контрольный расход топлива при движении МАЗ-200Г по сухой ровной дороге с твердым

покрытием в летнее время с полной нагрузкой без прицепа на прямой передаче со скоростью 25-35 км/ч составлял 38 л на 100 км пути; эксплуатационная норма расхода топлива - 46 л на 100 км; наибольший угол подъема с полной нагрузкой - 21°; глубина преодолеваемого брода -1м; среднетехническая скорость по дорогам с твердым покрытием - 35-40 км/ч; среднетехническая скорость по грунтовым дорогам - 23-25 км/ч; запас хода по горючему - 465-515 км; норма минимального пробега до капитального ремонта нового автомобиля - 95 тыс. км, то же для автомобиля, прошедшего капитальный ремонт - 80 тыс. км; норма амортизационного пробега - 335 тыс. км.

Ну а теперь вновь перейдем к области применения МАЗ-200Г. Использование МАЗ-200Г в роли буксировщика полевых артиллерийских установок не вполне себя оправдало ввиду ограниченной проходимости этого неполноприводного автомобиля-тягача с колесной формулой 4x2 и изначальной ориентацией на эксплуатацию по дорогам с улучшенным твердым покрытием. И все же серийным экземплярам МАЗ-200Г нашлось достойное применение в частях Военно-Морского флота СССР, охранявших морское побережье страны. Эти грузовики использовались для буксировки 100-мм береговых пушек КСМ-65, максимальный вес которых в походном положении составлял 9,25 т. В кузове автомобилей располагался боевой расчет и боекомплект.

Параллельно с моряками МАЗ-200Г использовали и войска ПВО для буксировки 100-мм зенитных артиллерийских систем КС-19, предназначенных для защиты важных стратегических объектов от воздушного нападения на высотах до 15 км. Общий вес такой зенитной пушки в зависимости от исполнения составлял 9,35-9,46 т.

Помимо этого МАЗ-200Г находились на службе строевых подразделений дивизионного и армейского звена и применялись для перевозки личного состава мотострелковых подразделений и военнотехнического имущества на большие расстояния при оперативной передислокации войск. Эти грузовые автомобили поставлялись преимущественно в западные военные округа: Киевский, Прикарпатский, Белорусский, Прибалтийский, Ленинградский, Московский, а также в группы советских войск, дислоцировавшиеся за пределами СССР.

Впрочем, уже в 1954 г. у МАЗ-200Г появился достойный конкурент, сразу же намного «обогнавший» его почти по всем основным параметрам. Речь идет о полноприводном армейском грузовике МАЗ-502. По мере насыщения воинских частей серийными автомобилями МАЗ-502, а, тем более - новыми гусеничными артиллерийскими тягачами АТ-П, АТ-Л, АТ-Т и АТ-С, автомобили МАЗ-200Г из артиллерии постепенно стали переводить в транспортную группу. Та же самая картина наблюдалась и в мотострелковых дивизиях, где МАЗ-200Г планомерно заменяли полноприводными грузовиками ГАЗ-63, ЗиС-151 и бронетранспортерами БТР-40, БТР-152, БТР-150П.

Впрочем, к тому времени уже давно было ясно, что на общетранспортных перевозках грузовики МАЗ-200Г не имели никаких реальных преимуществ перед стандартными бортовыми автомобилями МАЗ-200. Поэтому уже в 1956 г. Министерство Обороны СССР сняло план по их производству на Минском автозаводе. Это решение оказалось выгодным и для самого автозавода, поскольку позволяло высвободить некоторые силы и средства для освоения и наращивания выпуска новых полноприводных моделей - МАЗ-501 и МАЗ-502. Словом, конвейерная «жизнь» МАЗ-200Г на этом тихо закончилась.

За те неполные шесть лет, в течение которых на Минском автозаводе осуществлялось серийное производство МАЗ-200Г, эта модификация претерпевала те же самые текущие модернизационные изменения, что и стандартный МАЗ-200.

Внешне это выражалось в установке накабинных указателей поворота УП1 с защитными фартуками, а затем в отказе от них. С 1953 г. серийные «200Г» уже комплектовались дверьми кабины с металлической обшивкой (в отличие от первых экземпляров с дверьми, обшитыми деревянными планками типа «вагонка»), но задние части боковых стенок кабины и ее задняя стенка пока еще оставались облицованными той же самой «вагонкой». Лишь в 1954 г. боковые стенки кабины получили полностью металлическую обшивку, а задняя стенка оставалась деревянной до самого окончания производства. Поздние экземпляры МАЗ-200Г, начиная с 1955 г. отличались от более ранних наличием подфарников-указателей поворота типа ПФ-10, располагавшихся уже на расстоянии от фар, на надколесной части передних крыльев. Но таких машин было произведено уже сравнительно мало, и встречались они затем гораздо реже, нежели более ранние представители «200Г».

Надо сказать, что и в целом серийный выпуск МАЗ-200Г был достаточно скромным по объему. Ежегодное количество произведенных экземпляров этой разновидности не превышало нескольких сотен единиц (к сожалению, точные цифры по годам и общее число изготовленных грузовиков остаются неизвестными). Что же касается даты окончания производства МАЗ-200Г, то в этом все источники единодушны, единогласно называя 1957 г.

И все же, история этих машин отнюдь не заканчивалась с окончанием их военной службы. Уже в середине 1950-х г. многие их экземпляры после армейской эксплуатации, либо после консервации, поступали в народное хозяйство страны, где успешно продолжали свою работу.

А еще нужно сказать о том, что как это ни парадоксально, но зачастую отправленные «на гражданку» экземпляры МАЗ-200Г потом «всплывали» в изначально наиболее отдаленной от этих автомобилей отрасли - сельском хозяйстве. При наличии «200Г» в тех или иных автохозяйствах в случае ежегодной обязательной отправки отрядов грузовиков на уборку урожая в какой-нибудь район области или даже в другой регион, решающим фактором непременного включения этих автомобилей в состав таких автоотрядов были: во-первых, их значительная грузоподъемность, а во-вторых, хорошая тяговитость, т.е. способность буксировать 9,5-тонный прицеп или несколько более легких прицепов (чаще всего два 3-тонных прицепа типа У2-АП-3) благодаря измененному по сравнению с МАЗ-200 передаточному числу главной передачи. Поэтому с середины 1950-х и вплоть до конца 1960-х г. экземпляры МАЗ-200Г нередко встречались ежегодно в августе-сентябре на различных элеваторах и хлебоприемных пунктах по всей стране.

Впрочем, даже при всем надлежащем уходе и усовершенствованиях, век универсальной платформы «200Г» был довольно недолгим, после чего она ветшала, приходила в негодность и в конце концов заменялась самодельной бортовой платформой стандартного типа со сплошными деревянными бортами. Именно в таком измененном виде многие экземпляры МАЗ-200Г наматывали на свои спидометры последние километры; так что внешне их уже довольно сложно было отличить от обычных МАЗ-200.

**МАЗ-5207В**

Специально для войсковой эксплуатации с МАЗ-200Г был разработан новый двухосный низкорамный прицеп МАЗ-5207В грузоподъемностью 6 т. Прицеп предназначался для перевозки различных грузов и оборудовался дугами, тентом, двумя штепсельными розетками (спереди и сзади), задним буксирным приспособлением. Для питания электроэнергией и воздухом от тягача к прицепу подводились электрические провода и воздухопровод.

Оси, тормоза и колеса МАЗ-5207В были унифицированы с МАЗ-200.

Краткая техническая характеристика прицепа МАЗ-5207В тип 2-ПН-6:

Собственный вес - 3200 кг (без дут и тента - 3140 кг);

Габаритные размеры - 6580 х 2500-2515 х 1515-1520 мм (высота с тентом - 2490 мм).

Платформа - деревянная, съемная с одним задним откидным бортом; имеет надколесные ниши; в передней части платформы установлены два ящика для инструмента и принадлежностей;

внутренние размеры платформы - 4546-4550 х 2350 х 480 мм; погрузочная высота платформы - 1040 мм.

Число осей прицепа - 2; число колес - 4+1 запасное; размер шин - 12,00-20; давление в шинах - 5 кг/см2;

База - 3000 мм; колея - 1950 мм; наименьший дорожный просвет - 290 мм;

Подвеска - на 4-х продольных полуэллиптических рессорах;

Высота расположения дышла - 770 мм; длина дышла - 1350 мм; диаметр отверстия петли

дышла - 80 мм; поворотное устройство - автомобильного типа с поворотными кулаками, шкворнями и рулевыми тягами;

Тип тормозов - колодочные, привод - пневматический, на все колеса;

Ручной стояночный тормоз - механический, на задние колеса;

Сигнализация - задний фонарь с сигналом «Стоп» и шесть светоотражателей;

Допустимая максимальная скорость движения - 50 км/ч.

Кроме бортового прицепа Минский автозавод выпускал также шасси МАЗ-5207В