**МАЗ-200В/200Р 4х2 седельный тягач с одноосным самосвальным полуприцепом МАЗ-5232В задней выгрузки гп 13,5 тн, ёмк. 7 м³, мест 3, ЯАЗ-204Б/ЯМЗ-236 130/180 лс, 52/65 км/час, г. Минск 1961-65 г.**



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.

**Полуприцеп МАЗ-5232В** выпускается Минским автомобильным заводом. В 1960-е годы вопросы повышения грузоподъёмности решали началом производства 7-тонного прицепа МАЗ-5243 и 13,5-тонного МАЗ-5245. В это же время была создана конструкция и освоена сборка специального полуприцепа 5244Б грузоподъёмностью 10,4 т и **самосвального полуприцепа 5232В на 13,5 т**. Кузов—цельнометаллический, ковшового типа, опрокидывающийся назад. Предназначен для перевозки сыпучих строительных грузов. Изготавливается с использованием деталей автомобилей МАЗ. Особенностью полуприцепа-самосвала безрамной конструкции является то, что при разгрузке необходимо обеспечить подкат полуприцепа к тягачу или тягача к полуприцепу. Учитывая это обстоятельство, в пневматической системе привода тормозов автопоезда в составе тягача МАЗ-504Г и полуприцепа МАЗ-5232В предусмотрена возможность торможения одного тягача или одного полуприцепа в зависимости от условий разгрузки. Производить разгрузку полуприцепа при одновременном заторможенном тягаче и полуприцепе, как рабочим, так и стояночным тормозом недопустимо, так как при этом произойдет резкое увеличение нагрузок на опрокидывающий и другие механизмы автопоезда из-за невозможности подката тягача и полуприцепа что может привести к их поломке.  
Грузоподъемность, кг – 13500  
Собственная масса, кг – 4000, Масса полная, кг – 17500  
Габаритные размеры, мм длина 5090, ширина 2500, высота 2670  
Внутренние размеры платформы, мм длина – 4420, ширина – 2290, высота − 660  
Объем кузова м³ – 7  
Угол опрокидывания платформы, град – 45  
Время подъема платформы, с – 30, Время опускания платформы, с – 45  
Погрузочная высота, мм – 1330  
База, мм – 3200 Колея колес, мм – 1866  
Расстояние от центра шкворня до опорного устройства, мм – 1340  
Радиус габариты передней части полуприцепа, мм – 1640  
Тормоза – рабочий– барабанный с пневматическим приводом  
Число колес 4, Шины 300-508/11,00-20 или 320-508/12,00-20 Давление воздуха кгс/см² 6,3(5,5)

*Из статьи Николая Маркова для канала "MAШИНА" на zen.yandex.ru, 6 января 2019*

**От «двухсотки» до «супера»: эволюция седельных тягачей МАЗ (часть 1)**

Первым «седельником» марки МАЗ стал довольно малоизвестный автомобиль МАЗ-205А: тягач на короткобазном шасси самосвала МАЗ-205. Опытные образцы таких машин появились еще в 1949 году. Он предназначался для работы с бортовым полуприцепом МАЗ-5201 грузоподъемностью 12 т. Силовой агрегат у него был такой же, как и на самосвале (двухтактный 4-цилиндровый дизель ЯАЗ-204А мощностью 110 сил с 5-ступенчатой коробкой), так что с полной нагрузкой динамика у автопоезда получалась весьма посредственная, а средняя скорость его движения редко превышала 35 км/ч. Модель 205А в небольших количествах сходила с конвейера: известно, что с июля по декабрь 1952 года были собраны 166 таких тягачей.

Куда большее распространение получили «седельники» МАЗ-200В, которые серийно выпускались с марта 1951 года. В отличие от модели 205А, тягачи 200В имели такую же колесную базу, как бортовые грузовики МАЗ-200 (4520 вместо 3800 мм). А двигатель на них поставили более мощный – ЯАЗ-204В мощностью 135 л.с. Максимальная скорость автопоезда была равной 55 км/ч. И за неимением серийной альтернативы в «дальний бой» с тяжелыми полуприцепами в 1950-е годы ходили именно такие автопоезда. В отличие от бортовых грузовиков МАЗ-200, на седельные тягачи МАЗ-200В ставили два запасных колеса и два топливных бака

Основными моделями полуприцепов для МАЗ-200В являлись бортовые МАЗ-5215 и МАЗ-5245, хотя различными специализированными предприятиями и авторемонтными заводами для них выпускалась широкая гамма других узкопрофильных полуприцепов – фургоны, панелевозы, цементовозы и т.д. В опытном порядке подобный прицепной подвижной состав пробовал создавать и сам Минский автозавод (например, самосвалы и фургоны).

МАЗ-200В с самосвальным полуприцепом МАЗ-5232. Тягач требовалось дооборудовать коробкой отбора мощности, масляным насосом и масляным баком, который ставился вместо правого топливного бака.

Когда Ярославский моторный завод подготовил к производству новейшую дизельную «шестерку» ЯМЗ-236 мощностью 180 л.с., оказалось, что благодаря V-образному расположению цилиндров она вполне сносно компонуется в моторный отсек грузовиков «двухсотого» семейства. Поэтому в 1961 году Минский автозавод выпустил установочную серию из трех седельных тягачей МАЗ-200М с новыми дизелями, а с 1962 года начал делать такие тягачи серийно, причем большими тиражами, нежели прежнюю модель МАЗ-200В.

Модификация тягача с V-образным дизелем, предназначенная для буксировки самосвального полуприцепа МАЗ-5232, получила собственный индекс МАЗ-200Р.

Отдельно стоит упомянуть про создание на Минском автозаводе двух модификаций полноприводных седельных тягачей. Для народного хозяйства предназначалась версия МАЗ-501В с двухскатной ошиновкой заднего моста, изготовленная на основе лесовоза МАЗ-501. А для армейских нужд (читай – буксировки полуприцепов-ракетовозов) на базе грузовика МАЗ-502 разработали тягач МАЗ-502В с односкатными задними колесами.

Серийное производство тягачей МАЗ-200В и МАЗ-200М завершилось в середине 1965 года (в статистику товарного выпуска за 1966 год попали лишь 2 единицы МАЗ-200М, которые по каким-то причинам своевременно не были доделаны и отправлены в сбыт). На смену им пришли новые бескапотные тягачи МАЗ-504.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 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-М204В (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 |

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | МАЗ-200 | МАЗ-200В | МАЗ-200Г | МАЗ-200М | МАЗ-200П |
| Годы выпуска | 1947-66 | 1952-66 | 1951-57 | 1962-63 | 1962-65 |
| Длина, мм | 7620 | 6495 |  | 6495 |  |
| Ширина, мм | 2650 | 2638 |  | 2638 |  |
| Высота, мм | 2430 | 2430 |  | 2430 |  |
| Колесная формула | 4х2 | 4х2 | 4х2 | 4х2 | 4х2 |
| Двигатель, л.с. | 120 | 135 | 110 | 180 | 180 |
| Масса полная, кг | 13625 | 23200 | 6750 | 13885 |  |
| Масса прицепа, кг | 9500 | 16500 |  | 16500 |  |
| Грузоподъемность, кг | 7000 |  |  |  |  |
| Скорость, км/ч | 65 | 55/52 |  | 65 |  |

