** 02-174 МАЗ-642505/642508 6х6 седельный тягач с полуприцепом МАЗ-937900 гп 30 тн, мест 2 и 2 спальных, полный вес автопоезда 11.9+13+30 тн, ЯМЗ-238ДЕ2/7511.10 330/400 лс, 70 км/час, МАЗ г. Минск, серийно с 1996 г.**

 Испытания полноприводных бортового МАЗ-6317 и седельного тягача МАЗ-6425 Минского автозавода, оснащённые двигателями ТМЗ-8424 производства Тутаевского моторного завода мощностью 425 л.с., закончили в 1991 году, а в серию автомобили пошли с 1996 г.

 Внешне МАЗ-6425 автомобиль мало чем отличается от легендарного «СуперМАЗа» (МАЗ-6422), однако, его конструктивные особенности и полный привод позволяют эксплуатировать МАЗ-6425 в тяжелых дорожных и суровых климатических условиях. Этот тягач унифицирован по большинству узлов и агрегатов с МАЗ-6317 – армейским бортовым грузовиком повышенной проходимости.
 МАЗ-6425 предназначен для работы в составе автопоезда с основным полуприцепом МАЗ-937900. В сцепке с полуприцепом предельная масса «белоруса» может доходить до 45000-65000 кг. Кабина - двухместная, подрессоренная, с двумя спальными местами, откидывающаяся вперед с помощью гидроцилиндра с ручным приводом гидронасоса, оборудована местами крепления ремней безопасности. Сиденье водителя - подрессоренное, регулируемое по весу водителя, длине, высоте, наклону подушки и спинки. Тягач выпускается с колесной базой 4200 или 3780 мм с задней тележкой базой 1400 мм, при этом возможна как одинарная низкопрофильными шинами повышенной проходимости, так и двойная ошиновка задней тележки. Основные двигатели V-oбpазные 8-цилиндровые с турбонаддувом ЯМЗ-238Д 330 лс и ЯМЗ-7511 420 лс с вариацией Е2 по экологическому классу. Кроме обычного седельного тягача, существует его лесовозная модификация МАЗ-64255, для которого используется прицеп МАЗ-9008.

 Полноприводный МАЗ 6425 оснащен системой центральной подкачки шин, задним межколесным межосевым дифференциалом, что особенно удобно для бездорожья. Среди дополнительного оборудования, устанавливаемого по заказу, может быть предпусковой подогреватель ПЖД-30 и дополнительный бак на 200 литров.

 МАЗ-6425 закрывает главу советской истории Минского автозавода. МАЗ, не в пример многим другим автопроизводствам на территории СНГ, не прекратил своё существование и не обанкротился, а пережил трудные постсоветские годы и продолжает выпускать свою продукцию.

*Полноприводный седельный тягач (6х6) для перевозки различных видов грузов в составе автопоезда:*

МАЗ-642505 (-028, -211, -220, -2120, -221, -223, -233-050, -230)

МАЗ-642508 (-020, -030, -220, -221, -230, -233-050, -350-050P)

МАЗ-642515

МАЗ-6425Х9 (-410-000, -410-050, -410-051, -430-050, -433-000, -450-051)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|    | М | база | л.с  | Е |   МП |   МС | МА |   Н  | Ск |
| 652505-220 | 2 | 4200+1400 | 330 | Е-2 | 23,55 | 11,9 | 39,4 | 11,5 | 80  |
| 652505-221 |   | 4200+1400 | 330 | Е-2 | 25,15 | 12,2 | 45 | 12,8 | 82\*  |
| 652505-233-050  |   | 3780+1400 | 330 | Е-2 | 28,7 | 11,15 | 45 | 17,4 | 81\* |
| 652505-230 | 2 | 3780+1400 | 330 | Е-2 | 28,9 | 11,3 | 49,3 | 17,6 | 75  |
| 652508-020  |    | 4200+1400 | 400 | Е-2 | 23,55 | 11,9 | 39,4 | 11,5 | 80 |
| 652508-030 | 2 | 3780+1400 | 400 | Е-2 | 28,9 | 11,3 | 49,3 | 17,6 | 75  |
| 652508-221  |     | 4200+1400 | 400 | Е-2 | 25,15 | 12,2 | 55 | 12,8 | 80\* |
| 652508-233-050 |   | 3780+1400 | 400 | Е-2 | 28,7  | 11,15 | 55 | 17,4 | 69\* |
| 652515  |   | 3780+1400 | 360 |    | 28,7 | 11,55 | 66,7 | 17,0 | 65 |
| 6525Х9-433-000 |   | 3780+1400 | 420 |    | 32,5 | 11,35 | 65 | 25,5 | 69 |
| 6525Х9-450-051 |   | 3780+1400 | 420 |   | 30 | 11,9 | 65 | 18 | 68  |

М - количество мест в кабине

Б - колесная база в мм;

л.с. - мощность двигателя в л.с.

Е - экологичность (Евростандарт)

МП - масса автомобиля полная в т

МС - масса автомобиля снаряженная в т

МА - масса автопоезда в т

Н - нагрузка на ССУ в т

Ск - скорость в км/ч (\* с ограничителем)

**МАЗ-937900 полуприцеп-тяжеловоз**

 Предназначен для перевозки строительной техники. Рама полуприцепа представляет собой сварную конструкцию из лонжеронов, боковых балок и поперечин, изготовленных из гнутых, горячекатаных и штампованных профилей. Лонжероны двутаврового и коробчатого типа переменного сечения. Боковые балки выполнены из швеллеров с надколесными нишами. Рама имеет металлический настил с противоскользящей перфорацией между лонжероном и боковой балкой. На раме установлены наружные направляющие реборды и устройства для установки стяжных ремней, выдвижные опоры и подъемный трап с противоскользящей перфорацией. Фиксация трапов в транспортном положении производится с помощью специального пружинного фиксирующего механизма. Установка выдвижных опор и накладок для перевозки крупногабаритного по ширине транспорта. Ширина увеличивается на 900 мм, по 450 мм с каждой стороны. Сцепной шкворень класса Н50 в соответствии с требованиями Правил ЕЭК ООН №55 и предназначен для эксплуатации с седельным тягачом, имеющим опорно-сцепное устройство (ОСУ) класса G50 согласно требованиям Правил ЕЭК ООН №55. Общая длина полуприцепа 12720 мм, погрузочная высота платформы 1230 мм, высота ССУ тягача - 1450 мм. Допустимая скорость перевозки с грузом не более 45 км/час. При перевозке груза массой свыше 30000 кг скорость транспортировки должна быть снижена до 25 км/час.