**02-313 МАЗ-6303 6х4 бортовой грузовик для средних и дальних перевозок гп 12.7 с тентом, объём 43.4 м3, мест 2 и 2 спальных, прицеп 17.5 тн, полная масса 24 тн, ЯМЗ-238ДЕ2 330 лс, 100 км/час, МАЗ г. Минск с конца 1990-х г.**

*Об этой машине удачно высказался А. Ерохин на страницах журнала «Основный средства» от 26 янв. 2005:*

 «В целом, если бы не досадные мелочи, МАЗ-6303 мог оставить приятные впечатления. И здесь так и видится ехидная ухмылка бывалого «мазиста»: мол, это вам не «Вольво» и не «Мерседес»... это «МАЗ»! Да мы в курсе, что «МАЗ». Если учесть еще и цену, а она составляет около миллиона рублей, то можно понять, почему машина пользуется хорошим спросом на отечественном рынке грузовых магистральных автомобилей. Устранение заводских огрехов, или как у нас еще стыдливо говорят, «детских болезней», уложится от силы в один процент от этой суммы, а заводу изготовителю – в полпроцента.»

*Конечно статья не такая полная как у корифеев истории нашего автопрома, но все-таки.*

*Из статьи на spectekhnika.info/maz-6303/ «Грузовик МАЗ-6303». Опубликовал: А. Стёпченко, 16.06.2019*

МАЗ-6303 не может похвастаться стильным экстерьером, да и внутреннее оснащение кабины осталось на уровне вынужденного минимализма. Однако отсутствие внешней респектабельности в полной мере компенсируется неплохими техническими и эксплуатационными характеристиками данной модели – это один из самых мощных и выносливых автомобилей в линейке трехосного грузового транспорта МАЗ, предназначенный для работы на средних и дальних дистанциях.

**История модели МАЗ-6303** началась еще в 1965 году, когда белорусские конструкторы начали делать первые шаги на пути к созданию полноценных трехосных грузовиков повышенной грузоподъемности. Необходимость создания таких автомобилей обуславливалась интенсивно увеличивающимися объемами грузоперевозок. Свои первые наработки в сегменте трехосных большегрузов инженеры воплотили в бортовом МАЗ-516 с вывешиваемой задней осью, седельных тягачах МАЗ-520 и 515, а также в бортовом магистральном тягаче с проходным средним мостом МАЗ-514. Как показали испытания, эти экспериментальные модели были еще очень далеки от совершенства, несмотря на свою перспективность. В частности, увеличение грузоподъемности автомобилей требовало использования более мощных двигателей, усовершенствования задней подвески, перекомпоновки шасси и т.д. В течение последующих лет эти модели претерпели множество изменений, но судьба каждой из них сложилась по-разному. Так, например, первая партия усовершенствованных МАЗ-516 сошла с конвейера в 1969 году. С 1970 по 1981 год продолжался выпуск модернизированных МАЗ-516А и 516В. МАЗ-515 и 520 так и не вышли в серийное производство, зато концепция рулевого управления последнего была позже использована конструкторами при создании МЗКТ-6515.

Испытания МАЗ-514 прошли в 1969 году, но мощности шестицилиндрового двигателя ЯМЗ-236 для модели, которая должна была работать в составе автопоезда, оказалось недостаточно, поэтому первая промышленная партия с 270-сильным мотором ЯМЗ-238Е была выпущена только в 1974 году. В последующие 10 лет конструкторы МАЗ плодотворно работали над созданием мощных и многофункциональных грузовиков, и к началу 90-ых годов предприятие уже имело в запасе несколько довольно удачных моделей нового поколения большегрузных автомобилей. Именно этот факт помог автозаводу не только более-менее спокойно перенести экономический кризис, вызванный распадом СССР, но и продолжить разработку и выпуск новых автомобилей. Одной из таких моделей стал бортовой трехосник МАЗ-6303. Новинка оказалась настолько успешной, что практически все последующие трехосные большегрузы Минского автозавода имели определенную «родственную связь» с МАЗ-6303.

**Технические характеристики**

Вес автопоезда — 44000 кг, вес тягача — 24500 кг, расход горючего — 25 л/100 км, объем топливного бака — 350 л. Габариты — 10230х2570х4000 мм. Площадь платформы — 18,14 м². Длина грузового отсека — 7560 мм. Колея — 2032 мм. Колесная формула — 6х4. Грузоподъемность — 13100 кг. Воздействие на переднюю ось — 6500 кг. Воздействие на заднюю ось — 18000 кг. Объем топливного бака — 350 л.

**Двигатель** На машину в основном устанавливаются 4-тактные 8-цилиндровые дизельные двигатели V-8 Ярославского моторного завода 238-й серии различных модификаций. Мощность двигателей варьируется от 170 до 400 л.с. Рабочий объем цилиндров 14,86 л. Все модификации агрегатов имеют жидкостное охлаждение, оснащены специальной системой подогрева, предназначенной для упрощения их запуска в условиях отрицательных температур, и соответствуют экологическим нормам «Евро-2». Моторы ЯМЗ-238 характеризуются довольно экономичным потреблением топлива. На 100 км данный показатель составляет: в смешанном режиме – примерно 27,5 л, в условиях города – 40 л и на трассе – около 25 л. Моторы обеспечивают тяжеловозам МАЗ-6303 и достойные динамические характеристики. При наличии скоростного ограничителя грузовик может разогнаться до 85 км/час, а без такового – до 100 км/час.

**Трансмиссия** Автомобили МАЗ-6303 оснащаются различными модификациями механических коробок передач ЯМЗ в соответствии с модификацией установленного двигателя. Конструкция КПП включает в себя основную 4-ступенчатую коробку и двухдиапазонный планетарный демультипликатор, главным предназначением которого является повышение крутящего момента. Это очень важная функция для большегрузных автомобилей, работающих в тяжелых дорожных условиях. Она позволяет расширить возможности основной коробки, в частности, увеличить количество передач, без вмешательства в ее конструкцию.

**Ходовая часть** и т**ормозная система** Передняя подвеска автомобиля рессорная, на двух полуэллиптических рессорах, с двумя гидроамортизаторами двойного действия и стабилизатором поперечной устойчивости. Задняя подвеска – рессорно-балансирная. Рулевой механизм – двухступенчатый, с зубчатой парой, винтовой передачей и встроенным распределителем. Все колеса оснащены тормозными механизмами барабанного типа. Задняя ошиновка колес – двойная. Основная тормозная система пневматического типа, с раздельным приводом на передние и задние колеса. Стояночный тормоз имеет пневматический привод с использованием энергоаккумуляторов пружинного типа на задние колеса. Вспомогательный тормоз – компрессионный, с заслонками в системе выхлопных газов двигателя. Пневматический привод на тормоза прицепа - 2-проводный. В зависимости от модификации на дисковые колеса могут устанавливаться шины размером 11,00R20 или 12,00R20.

В приводе тормозной системы имеются электрические модуляторы давления антиблокировочной системы тормозов. При торможении грузовика одновременно осуществляется торможение прицепа.

**Грузовая платформа МАЗ-6303** Модель грузового автомобиля МАЗ-6303 считается универсальной, поскольку на одну и ту же колесную базу можно поставить различные грузовые платформы, в зависимости от пожеланий заказчика. Транспортное средство выпускают с платформами в таких вариациях как: открытая бортовая; тентовая; шторная; фургон; сортиментовоз.

**Кабина** Машины оснащаются большой и малой кабинами. Первый устанавливается на магистральных грузовиках, седельных тягачах, и автомобилях для перевозки грузов на большие расстояния. В кабине повышенной вместительности два спальных места. Кабина малого типа устанавливается на спецавтотехнике, а также грузовиках для перевозки грузов на небольшие дистанции.