**02-336 МАЗ-5432/54322 4х2 седельный тягач с 2-осным бортовым полуприцепом МАЗ-9397 гп 20 тн, мест 2 и 2 спальных, вес: снаряжённый 7.05+5.9 тн, полный автопоезда 7.05+26.8 тн, ЯМЗ-238П/ЯМЗ-238ПМ 280 лс, 88/95 км/час, 4744/6819 экз., МАЗ г. Минск 1981-86-88 г.**



Из книги Канунникова С.В. и Шелепенкова М.А. под редакцией Маркова Н.С. «Отечественные грузовые автомобили». - Орел, ООО «Салон», 2018. Для меня это настольная книга, спасибо авторам и всем, кто принимал участие в ее издании.

**МАЗ-6422 (6x4) 1978-85 г., МАЗ-5432 (4x2) 1981-89 г**.

 Трехосный седельный тягач МАЗ-6422 с новой кабиной с двумя спальными местами, турбодизелем ЯМЗ-238Ф (V8; 320 л.с.), 8-ступенчатой коробкой передач (с делителем) и

тормозной системой с энергоаккумуляторами оказался первым запущенным в производство из машин нового семейства. В дальнейшем все нововведения опробовали сначала на этой машине - флагмане модельного ряда. Поэтому принято считать базовой моделью семейства именно тягач

МАЗ-6422, хотя изначально таковым считался бортовой MA3-3500A (в дальнейшем получил индекс MA3-5336).

 На первых опытных образцах тягачей МАЗ-6422 в целях маскировки ставили шильдик с надписью Super вместо заводской эмблемы, но происхождение машины ни для кого не являлось секретом. Вскоре ее, в том числе и в прессе, стали называть «СуперМАЗ», но это название не является официальным.

 Производство МАЗ-6422 начали в 1978 г. с партии в 10 машин. В последующие годы тягачи делали небольшими партиями в экспериментальном цехе. Лишь с 1981 г. их стали собирать на конвейере. Всего до 1986 г. успели построить 1633 тягача МАЗ-6422.

С 1986 г выпускали модернизированный МАЗ-64227 с увеличенным до 450 тыс. км ресурсом. С 1987-го тягачи получили новый бампер. Некоторое время после этого габаритные огни и указатели поворотов продолжали устанавливать на решетке радиатора, но потом их

перенесли в бампер, ближе к фарам. Всего изготовили 1215 тягачей МАЗ-64227.

В 1988 г. на смену модели МАЗ-64227 пришел тягач МАЗ-64229 с двигателем ЯМЗ-238Д (V8; 330 л.с.), обновленной внешностью (у кабины для доступа к точкам обслуживания открывалась вся передняя часть облицовки, а не только решетка радиатора) и увеличенным до 600 тыс. км ресурсом. Следом в мелкосерийное производство пошли и модификации с другими, еще более мощными двигателями: МАЗ-64224 (ЯМЗ-8424, 425 л.с.), МАЗ-64221 (ЯМЗ-8421, 360 л.с.) и

МАЗ-64226 (MAN D2866LXF, 360 л.с.).

 В мае 1981 г. на главном конвейере собрали первый товарный двухосный седельный тягач МАЗ-5432 с турбодизелем ЯМЗ-238П (280 л.с.). Его производство продолжали до 1985 г, изготовив 4744 шт. С 1986 г. выпускали модернизированный МАЗ-54322 с увеличенным до 450 тыс. км ресурсом (изготовили 6819 шт.). В 1988 г. ему на смену пришел MA3-54323 с турбодизелем ЯМЗ-238Б (300 л.с.), обновленной внешностью и ресурсом 600 тыс. км.

**Модификации МАЗ-5432:**

**MA3-5432C** - спортивный автомобиль на базе МАЗ-54322 с двигателем ЯМЗ-8424 (420-700 л.с.) для участия в кольцевых гонках (1988 г.);

**МАЗ-54321** - седельный тягач, сначала с дизелем ЯМЗ-842 (290 л.с.), позже ЯМЗ-8421 (360 л.с.) и 9-ступенчатой коробкой передачЯМЗ-202(с 1988 г.);

**МАЗ-54322** - седельный тягач с дизелем ЯМЗ-238П/ЯМЗ-238ПМ (280 л.с.) и 8-ступенчатой коробкой передач ЯМЗ-238А (1986 -1987 гг.);

**МАЗ-54323** - седельный тягач с дизелем ЯМЗ-238Б(300 л.с.) и 8-ступенчатой коробкой передач ЯМЗ-238А (с 1988 г.);

**MA3-543231** - MA3-54323 в северном исполнении;

**МАЗ-54324** - седельный тягач с дизелем ЯМЗ-238Д (330 л.с.) и 8-ступенчатой коробкой передач ЯМЗ-238А;

**МАЗ-54326** - с дизелем MAN D2866LXF (Р6; 11,97 л; 360 л.с.) и 16-ступенчатой коробкой передач ZF (с 1988 г.);

**МАЗ-54327**- седельный тягач с дизелем ЯМЗ-238Д (330 л.с.) и 9-ступенчатой коробкой передач ЯМЗ-202;

**МАЗ-54328** - седельный тягач с дизелем ЯМЗ-236М2 (V6; 11,15 л; 180 л.с.) и 5-ступенчатой коробкой передач ЯМЗ-236К;

**МАЗ-54329** - седельный тягач с дизелем ЯМЗ-238М2 (240л.с.) и 5-ступенчатой коробкой передач ЯМЗ-236К;

**MA3-5433** - седельный тягач с дневной кабиной, дизелем ЯМЗ-236М2 (180 л.с.) и укороченной колесной базой (опытные образцы с 1983 г., выпуск с 1986 г.);

**MA3-54331** - седельный тягач для самосвальных полуприцепов на базе MA3-5433 (с 1987 г.); **MA3-543311** - MA3-54331 в северном исполнении.

*Из статьи «МАЗы на службе в Совтрансавто» на www.drive2.ru и gplauti.blogspot.com, 2013. Автор: дальнобойщик с 30-летним стажем Нагих Николай Фёдорович. С уважением и глубокой благодарностью к автору, см. фото.*

 Постановлением Совета Министров СССР от 1 июля 1968 г. «О мерах по дальнейшему развитию международных перевозок грузов и пассажиров автомобильным транспортом СССР» ответственность за организацию и осуществление перевозок автотранспортом между Советским Союзом и зарубежными странами была возложена на Минавтошосдор РСФСР. В развитии этого постановления отраслевым министерством было сформировано Главное управление международных автомобильных сообщений «Совтрансавто». Целью создания системы «Совтрансавто» было формирование в СССР единой транспортно-экспедиторской структуры, специализирующейся на выполнении международных автомобильных перевозок грузов.

 За рубеж шёл мощный грузопоток экспорта из самых разных регионов нашей огромной страны. Это были как крупнейшие промышленные центры, так и небольшие города в самых отдалённых уголках Советского Союза. Импорт, который водители Совтрансавто везли обратно на Родину, также имел разнообразную географию.

 Для формирования парка Совтрансавто, Госплан СССР определил отдельную целевую строку, по которой Минский Автозавод отпускал для Совтрансавто автомобили МАЗ-504 в необходимом количестве. Со старта белорусские автостроители выпустили для международных перевозок 300 седельных тягачей МАЗ-504, которые эксплуатировались с рефрижераторными полуприцепами N10CH и N12CH «Orlican» производства Чехословацкой Социалистической Республики (ЧССР).

 Начиная с 1968 года и по 1973 год МАЗ-504 был основным, базовым седельным тягачом, работающим в Совтрансавто. Вместе с ним, ещё успешно трудился другой автомобиль – чехословацкая Škoda-706, но их было намного меньше.

 В декабре 1969 года были завершены окончательные испытания МАЗ-504В, а в 1970 машина пошла в серийное производство. Эта модель была максимально унифицирована с МАЗ-504.

Седельный тягач МАЗ-504В отличался от своего предшественника только 8-цилиндровым V– образным двигателем ЯМЗ-238 мощностью 240 л. с., не считая незначительных конструктивных изменений связанных с его установкой.

 К этому времени Совтрансавто продолжало успешно развиваться, расширив свой парк до 2000 автопоездов, из которых 60% составляли МАЗы и полуприцепы отечественного производства. В 1973 году в ряды Совтрансавто пришла новая шведская машина Volvo F89, а ещё через некоторое время, после неё, стали поступать седельные тягачи немецкого производства Mercedes-Benz L2232S.

 Ежегодные поступления новой техники с Минского автозавода выросли до 800 единиц. 3-осные модификации пятисотых МАЗов в Совтрансавто не прижились. Их были единицы и использовались они в основном в хозяйственных подразделениях Совтрансавто и для перевозок внутри Советского Союза.

 География маршрутов Совтрансавто расширилась до двадцати пяти стран. МАЗы успешно выполняли рейсы на: Францию, Италию, Австрию, ФРГ, Голландию, Данию, Бельгию, Швейцарию, Финляндию и другие капиталистические страны. Социалистический лагерь: Польша, Румыния, Болгария, Венгрия, Югославия и ГДР был вотчиной МАЗ – 504В вплоть до 1986 года. МАЗы выполняли приграничные перевозки в Китай. В Термезе было организовано предприятие «Совавто – Термез», которое на МАЗах работало исключительно на Афганистан.

 После модернизации, с 1977 по 1988 год, выпускался седельный тягач под индексом МАЗ-5429. Фары переместили в передний бампер, и опять изменили вид радиаторной решетки. Внутри кабины всё осталось также.

 Начало 80-х годов на минском автозаводе было отмечено важным событием - 19 мая 1981 г. на главном конвейере был собран первый седельный тягач МАЗ-5432 нового семейства автомобилей МАЗ-6422. Ровно через год в серию пошел и 3-осный МАЗ-6422. К сожалению, старт этих машин не был такой удачный как у пятисотых МАЗов. Эту серию назвали «Супер - МАЗ».

 МАЗ-5432 пошёл за рубеж только в конце 1982 года и начале 1983. МАЗ- 6422 на международных перевозках практически не работал.

 Чтобы МАЗы дольше служили и в процессе эксплуатации приносили меньше хлопот своим хозяевам, счастливым обладателям, пригонявшим новые машины в свой гараж, давали месяц на их доводку. Машина вся перетягивалась и оборудовалась. Воздушные магистрали и электропроводка защищались от возможных потёртостей. Иногда на совсем новых двигателях уже необходимо было менять вкладыши шатунных и коренных подшипников коленчатого вала.

 Менее чем через два года, после выпуска 19 мая 1981 года первого седельного тягача МАЗ-5432, 16 апреля 1983-го, был собран уже тысячный автомобиль этого семейства.

 К этому времени предприятие Совтрансавто уверенно развивалось и его парк, уже насчитывал три с половиной тысячи автопоездов, из которых большая часть была МАЗы. Из Минска регулярно приходила новая техника - годовые поставки, которой достигли тысячи единиц. Специалисты Совтрансавто остановили свой выбор на двух мостовых Супер – МАЗах. Объяснялось это экономичностью - ощутимо меньший расход дизтоплива и меньше требовалось покрышек. Также у них была лучше манёвренность и меньший собственный вес. Ещё стоимость проезда платных дорог зависела от количества осей – чем больше осей, тем выше плата. Ещё дополнительные проблемы создавал балансир задней тележки трёхосного тягача.

 Установленные на этих машинах 8-цилиндровые, V-образные, дизельные, турбированные моторы ЯМЗ-238Н, мощностью 300 л. с. ходили значительно дольше своих предшественников. Если его правильно эксплуатировали, и обслуживали, свой ресурс - 250 000 км до капитального ремонта, он выхаживал с лихвой. Дольше ходили и коробки переключения передач.

 Из серьёзных недостатков этого двигателя надо отметить неудовлетворительную адаптивность к высоким температурам и повышенную шумность турбокомпрессора. Свист турбокомпрессора превышал допустимые нормы, установленные в Западной Европе и вскоре его заменили бесшумным, производимым Чехословакией.

 Ещё на Супер – МАЗах был установлен воздушный компрессор, как на автомобилях «ЗиЛ». У него была низкая продуктивность, что имело большое значение при эксплуатации автопоезда в горных условиях.

 Кабина на Супер – МАЗе уже поднималась при помощи гидравлического штока приводимого в действие ручным насосом, расположенным за кабиной, на раме с правой стороны. Здесь тоже не всё гладко было – если от падения назад в изначальное положение, при подъёме менее чем на 45 градусов, кабина страховалась металлическим упором, то от падения вперёд, при подъёме на угол больше чем в 45 градусов, кабина надёжно не страховалась ничем. Петля из тонкого троса, предусмотренная для этой цели, не выдерживала рывка, и кабина часто падала вперёд. Шофера сами дополнительно страховали кабину крепёжными ремнями с трещотками.

 Не смотря на то, что кабина была намного просторней и удобней чем у пятьсот четвёртого МАЗа, она также была очень жёсткая. Только спустя довольно продолжительное время, сам завод стал делать опоры на пружинах.

 На Супер – МАЗах 5432 и 6422 устанавливался один топливный бак ёмкостью 343 литра. Справа по ходу на раме тягача располагался кронштейн крепления запасного колеса с лебёдкой. Он тоже был прослабленный. Шофера его усиливали или вообще выкидывали. Вместо него размещали или дополнительный топливный бак, или ящик для инструмента и запасных частей. А для запасного колеса с тягача устанавливали ещё одну кассету под полуприцепом.

Я специально здесь рассказал о сильных и слабых сторонах МАЗов чтобы передать тот дух и атмосферу в которых на них работали водители Совтрансавто. Рассматривать эту машину отдельно от людей с самого её момента рождения и до прекращения существования Совтрансавто СССР было бы не правильно.

Однажды когда мы везли на МАЗе 5432 свинину глубокой заморозки из Дрездена (ГДР) в Москву, у нас прогорел один поршень. Чтобы не терять время мы сняли поддон двигателя, выкинули прогоревший поршень с шатуном и противоположный целый тоже сняли. Заглушили подачу топлива и на шести цилиндрах с полуприцепом, в котором было двадцать тон мяса, доехали до Бреста. Немецкие полицейские, дежурившие пока мы ремонтировали МАЗ, когда это увидели, сказали – «Гитлер допустил роковую ошибку, развязав войну с СССР – людей работающих на таких машинах победить нельзя!»

 То, что МАЗ-504В и его собратья – последующие модели магистральных тягачей делали специально для Совтрансавто или хотя бы с оглядкой на Совтрансавто – миф, не имеющий под собой реальных оснований. Водители Совтрансавто работали на этих машинах точно так же как и все другие их коллеги в огромной стране СССР.

В конце 1988 года просуществовав 20 лет, Совтрансавто прекратило свою деятельность в рамках Советского Союза, предварительно достигнув, перед этим, своего расцвета и став одним из крупнейших и уважаемых автоперевозчиков в мире.