**[Mack](https://www.trucksplanet.com/ru/catalog/index.php?id=15) B40 / B60 / B70 1953 – 1966 г. в.**

Наиболее массовыми в семействе B стали модели B42 с бензиновыми двигателями (произведено 19729 шт) и B61 с дизельными двигателями (47459 шт). Серия B стала одной из самых хорошо продаваемых и популярных моделей. Грузовик, пригодный для работы как в городских условиях, так и на междугородних перевозках быстро стал узнаваем, а несколько скругленные формы серии «В» надолго запомнились американцам. На Mack B61 ставился новый дизель семейства Thermodyne. Тип установленного двигателя можно проследить по индексу - четные индексы - бензиновый двигатель, нечетные - дизельный. Это семейство очень обширно и включало следующие модели:   
B42 (1953-1965 г., 19729 шт., бензиновый двигатель EN401, 150 л.с.),   
B41 (1953-1954 г., 220 шт, дизельный двигатель END510, 138 л.с., только версии S и X),   
B421 (1954-1965 г., 2144 шт, более дешевая версия B42, двигатель тот же),   
B422 (1960-1965 г., 923 шт., бензиновый двигатель EN438, 160 л.с.),   
B424 (1961-1965 г., 14 шт., только версия X, отличия неизвестны),   
B426 (1958-1966 г., 221 шт., бензиновый двигатель EN401, 150 л.с., шасси 6х6),   
B4226 (1961-1964 г., 14 шт., версия B426 с бензиновым двигателем EN438, 160 л.с.),   
B428 (1961-1962 г., 10 шт., только версии S, отличия неизвестны),   
B43 (1954-1965 г., 1841 шт., версия B42 с дизельным двигателем END673, 150-154 л.с.),   
B44 (1955-1958 г., 76 шт., версия B42 с укороченным на 3" капотом, только версии T и TPB-Tractor Piggy Back),   
B45 (1964-1965 г., 142 шт., версия B42 с дизельным двигателем END475, 140 л.с., только версии S и X),   
B47 (1964-1965 г., 437 шт., версия B42 с дизельным двигателем END465C, 155 л.с.),   
B473 (1956-1962 г., 128 шт., только версии S и X, особенности неизвестны),   
B50 (1953-1955 г., 233 шт., бензиновый двигатель EN431A, 147 л.с., только версии T),   
B53 (1962-1966 г., 2625 шт., дизельный двигатель END673, 176-187 л.с.).   
Более тяжелые семейства:   
B60 (1953-1963 г., 6357 шт., бензиновый двигатель EN464(B), 170-185 л.с.),   
B61 (1953-1966 г., 47459 шт., дизельные двигатели END(L)673(p) и END711, 170-211 л.с.),   
B613 (1955-1966 г., 4810 шт, версия B61 с дизельным двигателем Thermodyne ENDT673, 205-211 л.с., для этой версии как опция доступен капот с широким радиатором),   
B615 (1962-1966 г., 575 шт., версия B61 с дизельным двигателем END(D)874, 237-255 л.с., для этой версии как опция доступен капот с широким радиатором),   
B62 (1954-1958 г., 1463 шт., двигатель как B60, только версии SX),   
B63 (1954-198 г., 2028 шт., дизельный двигатель END673, 170 л.с., усиленные версии SX для строительных работ),   
B633 (1956-1958 г., 486 шт., версия B63 с дизельным двигателем Thermodyne ENDT673, 205 л.с., только версии SX),   
B64 (1954-1957 г., 119 шт., версия B60 с укороченным на 3" капотом и бензиновым двигателем EN464A, 185 л.с.),   
B65 (1955-1958 г., 1623 шт., версия B64 с дизельным двигателем ENDL673, 170 л.с.),   
B653 (1955-1958 г., 93 шт., версия B64 с дизельным двигателем ENDLT673, 205 л.с.),   
B655 (1955 г., 10 шт, только версия ST, отличия неизвестны),   
B68 (1960-1966 г., 1503 шт., версия B60 с бензиновым двигателем EN540, 185 л.с. ),   
B70 (1953-1966 г., 1073 шт., версия B60 с бензиновым двигателем EN707, 206-232 л.с.),   
B79 (1961 г., 10 шт., только версия LST, подробностей неизвестно).   
Также выпускались шасси для пожарных автомобилей B405, B475, B505, B75, B795, B85, B95, B125. Всего пожарных шасси произведено 908 шт.