**02-088 МАЗ-200 или МАЗ-200П 4х2 бортовой грузовик грузоподъемностью 7 т, мест 3, прицеп до 9.5 т, полный вес 13.6 т, ЯАЗ-М204/М204А/ЯМЗ-236 110/120/165 лс, 52/65 км/час, 1-ый серийный дизельный в СССР, всех «200-го семейства» около 230000 экз., МАЗ г. Минск, серийно 1951-65 г. в.**



«Чтобы пользоваться интернетом, надо быть весьма образованным человеком». С этим утверждением трудно не согласиться. Поэтому, если по серьезному, обращайтесь к трудам М.В. Соколова.

*А здесь из статьи «МАЗ-200» на русская-сила.рф. Спасибо неизвестному автору!*

В январе 1947 года из Ярославля на МАЗ прибыли опытные образцы бортового автомобиля ЯАЗ-200 и самосвала ЯАЗ-205. Используя последний за образец, в октябре 1947 года в экспериментальном цехе минчане собрали первые пять «минских ЯАЗов». В дальнейшем, они были переданы строителям МАЗа — тресту «Автопромстрой».

Конструктивно ЯАЗ-205 и МАЗ-205 были полностью подобны, и внешнее различие заключалось в решетке радиатора: на ярославской машине она имела горизонтальные щели, на минской — вертикальные. Символом Минского автозавода стало изображение беловежского зубра. Капотной фигуркой зубр был лишь на выставочных и подарочных экземплярах автомобилей, серийные же машины довольствовались хромированными барельефами, закрепленными на боковинах моторного отсека.

В 1947 году было изготовлено всего 18 автомобилей МАЗ-205, но уже на следующий год — 206. При этом надо учесть, что до конца 1948 года, когда первая очередь предприятия официально вступила в строй и началось серийное производство самосвалов, на заводе занимались только сборкой машин, а так же изготовлением для них деревянных кабин, передних осей и карданных валов. Почти три четверти комплектующих агрегатов тогда поступало в Минск с ЯАЗа и других заводов страны. Объёмы производственной программы из года в год росли. Например, выпуск самосвалов МАЗ-205 ежегодно удваивался — в 1949 году с заводского конвейера сошли уже 500 самосвалов. Всего же с 1947 года по конец 1950 минчане построили 3825 автосамосвала.

Один из источников приводит интересную информацию: «Первый образец серийного МАЗ-200А был отправлен в Москву для утверждения в Министерстве автомобильной промышленности СССР 16 февраля 1948 г. Он стал родоначальником…». К сожалению, о МАЗ-200А более ничего не известно, но, так или иначе, в том же году была выпущена опытная партия автомобилей МАЗ-200, которые уже ничем (кроме «родовых» признаков) не отличались от ЯАЗ-200. Эти машины были отправлены на строительство Волго-Донского канала, где получили высокую оценку строителей. В 1948 году было выпущено 498 комплектов узлов к бортовому автомобилю МАЗ-200, а план 1949 года предусматривал удвоение выпуска МАЗ-200 по сравнению с МАЗ-205. Грузовик МАЗ-200 был проще и дешевле самосвала — не требовалась гидроаппаратура для подъема кузова. Так как завод уже выпускал автомобильные прицепы, не явилось проблемой изготовление деревянных кузовов с тремя открывающимися бортами.

В конце 1950 года вступила в строй вторая очередь МАЗа — заработали большинство цехов основного производства, и 10 февраля 1951 года с конвейера МАЗа сошёл первый серийный МАЗ-200. Большинство источников утверждают, что уже в 1951 году МАЗ выпустил 25 тысяч «двухсотых» машин против 15 тысяч плановых. В тоже время, по данным журнала «За рулём», главный конвейер достиг проектной мощности только в 1953 году. На самом деле, и этого не могло быть, так как Ярославский автозавод ещё не достиг аналогичного уровня выпуска двигателей.

В процессе производства грузовые автомобили семейства МАЗ-200 неоднократно подвергались модернизации: появились совмещённые с подфарниками указатели поворота, ветровые окна перестали быть открывающимися, стал устанавливаться ручной тормоз ленточного типа, аккумуляторные батареи были перемещены под сиденье пассажиров и заменены на 6-СТМ-128, генератор — на Г-25Б (20 а, 250 вт, реле-регулятор РР-20В или РР-25), стартер — на более мощный СТ-26 (11 л.с.). Позднее, напряжение всего электрооборудования было переведено на 24 в (генератор — Г-106 (10 а, 250 вт), реле-регулятор — РР-106).

В передней подвеске появились гидравлические рычажные амортизаторы двухстороннего действия, заимствованные от ЯАЗ-210. Контрольные приборы получили иное оформление и расположение. Например, вместо воздушного манометра и амперметра правой батареи появились масляный манометр и два амперметра (для обеих батарей). Жалюзи радиатора, которые на ЯАЗ-200 не устанавливались, управлялись рукояткой, размещённой с правой стороны под панелью приборов.

Первое время серьёзную проблему вызывало отсутствие отопителя. Многие водители прорубали окно в перегородке моторного отсека, чтобы тепло от двигателя поступало в кабину. В скором времени кабины автомобилей, поставляемых в районы с холодным и умеренным климатом, стали оборудоваться отопителем и устройством для обдува ветровых стёкол тёплым воздухом. Позднее вагонку стали сверху прикрывать листами черной жести с последующей окраской.

В редукторе главной передачи МАЗ-205 ещё более увеличили передаточное число — до 9,81, при этом максимальная скорость снизилась до 52 км/ч. Из-за случавшихся на самосвалах первых выпусков поломок надрамника, МАЗ впоследствии усилил его путём введения добавочной передней поперечины и косынок. К концу 1952 года в конструкцию автомобиля были внесены следующие существенные изменения: стальная литая ступица переднего колеса заменена усиленной ступицей, литой из ковкого чугуна; усилено крепление фланца полуоси к ступице, осуществляемое на 14-ти шпильках без конусных втулок вместо 8-ми шпилек с тремя конусными втулками; усилено крепление задних рессор к балке заднего моста; два каданных вала с промежуточной опорой заменили одним удлинённым (1923 мм) без опоры; воздух к компрессору тормозной системы стал подводиться по трубке из полости воздушной камеры блока двигателя; карданные сочленения в карданной передаче привода маслянного насоса опрокидывающего механизма получили игольчатые подшипники (аналогичные подшипникам из карданной передачи автомобиля «Москвич»).

В середине 50-х на автомобили семейства МАЗ-200 стали устанавливать более мощный двигатель модели ЯМЗ-204А мощностью 120 л.с. при 2000 об/мин. Интересно, что в это время шофёры-стахановцы, ради увеличения производительности труда, научились приспосабливать на «двухсотые», также двухтактные, созданные в 1951 году ярославские «шестёрки» ЯМЗ-206 мощностью 165 л.с. Для того чтобы уместить этот двигатель, созданный для трехосного семейства грузовых автомобилей ЯАЗ-210, в гаражном порядке (в основном, на различных автопредприятиях) на «двухсотых» надстраивали капотное пространство и раму. Эти достаточно широко распространённые автомобили с двигателем ЯМЗ-206 иногда называли МАЗ-206. Вообще, многочисленные гибридные «двухсотые» заслуживают отдельной страницы…

В октябре 1961 года в Ярославле началось серийное производство нового 4-тактного V-образного 6-цилиндрового дизельного двигателя ЯМЗ-236 мощностью 180 л.с. и с этого времени его стали устанавливать на часть автомобилей «двухсотого» семейства. Грузовик с бортовой платформой и новым двигателем получил обозначение МАЗ–200П («П» — переходный). Смена двигателя повлекла за собой и замену стартера — на СТ-103. В рамках перехода на «пятисотое» семейство, первые опытные образцы которого появились ещё в ноябре 1958 года, часть «двухсотых» в процессе дальнейшего производства стали комплектоваться новыми узлами. После двигателя на них поменяли подвеску, потом поставили новое рулевое управление. Следующим шагом стала замена традиционных дисковых колес на бездисковые. В конечном итоге снаряжённая масса МАЗ-200П по сравнению с МАЗ-200 уменьшилась на 100 кг, а максимальная скорость увеличилась до 65 км/час.

19 мая 1959 года в Минске был выпущен 100-тысячный автомобиль. Юбиляром оказался самосвал МАЗ-205. На 1964 год пришёлся выпуск 200-тысячного автомобиля «двухсотого» семейства. С марта 1965 года «двухсотые» на главном конвейере постепенно замещаются бескапотными машинами семейства МАЗ-500. Последние «двухсотые» были выпущены 31 декабря 1965 года, хотя некоторые источники полагают, что сборка «двухсотых» продолжалась и в 1966 году, правда, вне конвейера. Всего было выпущено около 230 тысяч машин «двухсотого» семейства.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 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-М/204В (Д, 4) |
| Рабочий объем, 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 |