

МАЗ — Lurkmore



НЯ!

Эта статья полна любви и обожания.
Возможно, стоит добавить [ещё больше?](#)

«Глуши мотор, - он говорит, -

Пусть этот МАЗ огнем горит!

»

— *Владимир Высоцкий*

МАЗ (*Минский автомобильный завод*, [белор. рас. Мінскі аўтамабільны завод](#), *Мазурик*, *Мазерати*, *Чумазый*) — гигант белорусской промышленности, объект любви и обожания советских дальнбойщиков, идеологический конкурент [КамАЗа](#), mothership таких известных производителей как [БелАЗ](#) и МЗКТ, но обо всем по порядку.



Power. Stability. Control.



Человек, похожий на Бацьку косплеит [Ван Дамма](#), рекламируя отечественный автопром

История создания

«Самое безопасное место при столкновении с МАЗом - в МАЗе. »

— *Народная мудрость*

В 1938 году когда [Минск](#) еще был большой деревней, будущий автозавод начинал зарождаться как автомастерские ремонтной службы 26-й танковой дивизии в деревне Красное Урочище. И неизвестно как бы дальше было, но в 1941 году случилось то что [случилось](#). Немцам приглянулись автомастерские для ремонта своих танчиков а также и для создания своего завода бесплатным трудом заключенных красноармейцев. Строительством автосборочного завода руководил официальный представитель Daimler-Benz по поставкам автомобилей для рейхсканцелярии Якоб Верлин. Однако данный завод просуществовал недолго, немцы отступая хотели его разрушить, но не [успели](#) и завод был поврежден не сильно. После освобождения для восстановления было согнано пару рот партизан и в августе 1944 года вышло постановление о создании автосборочного завода, была организована сборка [ленд-лизовских](#) автомобилей.

Грузовики

МАЗ 200

Начал разрабатываться этот автомобиль еще в 1943 году в Ярославле. Ввиду того, что время было мягко говоря сложное, разработка шла очень вяло и только через полтора года после посещения завода наркомом С. А. Акоповым, который сделал несколько весомых [замечаний](#) руководству предприятия и напомнил работникам завода о [политике партии](#). После этого доработка автомобиля была завершена за полгода, и опытные экземпляры были выкачены для испытаний за ворота завода. Первоначально автомобиль назывался [ЯАЗ 200](#), но планы изменились и данный грузовик был передан для выпуска на МАЗ. Несмотря на ударные темпы работы по его созданию данный грузовик является [winom](#) для отечественного автопрома, так как впервые в СССР:



Отреставрированный МАЗ даже не смотрит на тебя

- синхронизаторы на всех передачах переднего хода
- высшая ускоряющая передача
- насос-форсунки

- тахометр.

Но не обошлось и без заимствований от трофейных и лендлизовских автомобилей. Деревянная кабина, обитая металлом по форме повторяет грузовой американский «МАСК L» 1940 г. выпуска, двигатель — точная копия мотора «4-71» производства Дженерал Моторс, а также тяжелые дисковые колеса, скопированы у Мерседес «L4500».

МАЗ 525 / БелАЗ 525

Разработка данного автомобиля началась в 1949 году где бы вы думали? Правильно, в Ярославле. Проектная документация была передана в Минск по приказу сверху, так как в Ярославле не было достаточных мощностей для производства такого автомобиля. Стоит отметить, что после передачи документации проект был доработан напильником и уже в 1950 году были выкачены первые экземпляры.

В 1954 году МАЗ, Институт горного дела АН УССР и [примкнувшее к ним Харьковское троллейбусное депо](#) создали рогатый самосвал-троллейвоз МАЗ-525 ХТТУ, оснащенный двумя троллейбусными двигателями по 172 кВт.

В 1957 году был выпущен 3-осный вариант под индексом 530, первый в мире 40-тонник. На всемирной промышленной выставке-ярмарке в Брюсселе в 1958 году этот автомобиль получил «Гран-при».

В 1959 году на базе 525 был создан аэродромный тягач МАЗ 541 (в количестве 3 штук), который по своему виду напоминал седан. В этом же году производство 525-х и 530-х было передано на [БелАЗ](#).



525 даже не смотрит на буржуазию

525 даже не смотрит на буржуазию

МАЗ 500/5335

Еще в довоенные годы в книге «Пути развития грузовиков и автобусов», изданной Наркомхозом СССР в 1938 году, профессор Борис Васильевич [Гольд](#) обосновывал выгоду использования на грузовых автомобилях кабины, установленной над двигателем. При такой компоновке помимо рационального распределения веса гружёного автомобиля по осям удастся сократить общую длину, сохраняя и увеличивая длину грузовой платформы. Но [совок](#) не спешил создавать такие автомобили^[1].

Первыми создать такой автомобиль решились на МАЗе, а именно при участии молодого и талантливого главного конструктора МАЗа [М. С. Высоцкого](#) ([не путать с этим](#)). Но советские бюрократы были [решительно против](#) такой компоновки, даже несмотря на то что загнивающие капиталисты почти полностью перешли к такой компоновке. Неизвестно что бы было и дальше в отечественном автомобилестроении, если бы молодой главный конструктор завода не отстоял свою позицию, побоявшись увольнения со своего поста. И уже к 1963 году были выпущены первые пробные экземпляры, а в 1965 году было налажено их серийное производство. В народе за свой внешний вид семейство данных автомобилей получило клички *головастик*, *балкон* и *лобастик*.

В 1977 году произошла модернизация данного грузовика, благодаря которой он получил новое числовое обозначение 5335. Изменения были минимальны: в связи с принятием в Европе новых стандартов по размещению светотехники, наши конструкторы оперативно, с помощью напильника, перенесли головные фары на бампер, изменили решётку радиатора, тем самым улучшив вентиляцию моторного отсека. Выпускалось данное семейство до 1990 года, автомобиль пользовался хорошим спросом в развивающихся странах за дешевизну и неприхотливость. До сих пор данный автомобиль можно встретить как у частных, так и у коммунальных служб любого [Мухосранска этой страны](#).



Рогатый 525-ый

Рогатый 525-ый



МАЗ 530 даже не смотрит на Победу

МАЗ 530 даже не смотрит на Победу



МАЗ 5432/5440

К концу 70-х годов на заводе стало понятно, что семейство 500-х МАЗов медленно, но верно устаревает, даже оживление путем переноса фар и смены индекса не поможет, и есть шанс оказаться в мрачном состоянии «никому [не нужен](#)». В связи с этим на заводе идут работы по разработке абсолютно нового семейства, с оглядкой на загнивающих капиталистов. Первая модель была выпущена в 1981 году, на тот момент этот автомобиль имел современный внешний вид и был вполне себе

конкурентоспособен. С 1988 году появилась возможность устанавливать на сабж немецкие двигатели МАН.

В 1996 году грузовик был модернизирован и изменен индекс на 5440. До сих пор данный грузовик остался на конвейере и последний модификацией (на данный момент) стал [МАЗ 5440М9](#).

23 октября 1998 году на совместном предприятии «МАЗ-МАН» начала действовать линия по сборке магистральных тягачей 543265 и 543268 с немецкими моторами в 370—410 л.с. для работы в составе 44-тонных автопоездов. Они базировались на переоборудованных шасси МАЗ 5432 с дизелями МАН, кабинами от серии «F2000» и 16-ступенчатой коробкой ZF. Однако это облагораживание не помогло, увеличить объемы производства СП не удалось, немецкие партнеры из него [не вышли](#) и в 2011 были представлены новые грузовики, которые [покупают](#).

МАЗ 5432С

Отдельно [стоит упомянуть гоночную версию МАЗ 5432С](#) созданную для кольцевых автогонок в 1987 году и имевшая тогда 700 л.с. ([sic!](#)). В мае 1988 года заводская команда участвовала в заездах на венгерском [Хунгароринге](#), где благополучно заняла 10-е место. В 1989 году увеличили мощность двигателя до 930 л.с., однако это не принесло никаких результатов — несмотря на пару [винов](#) за сезон, [фэйлов](#) оказалось больше. В 1990 году команда МАЗа не участвовала — банально не дали денег. Но в конце 1990 года возобновились работы по допиливанию машины — в итоге у нее появилось 1100 л.с. [sic!](#), амортизаторы Koni и пахучка-елочка из [ФРГ](#). Несмотря на все усилия и серьезную подготовку, заводской команде МАЗа опять [не фартануло](#). Первую гонку слили из-за отказа топливного насоса, а во второй гонке в Германии из-за аварии вышел из строя двигатель. Но вскоре и он был восстановлен, и при этом была увеличена мощность до 1300 л.с. [sic!](#). Последовавшие удачные выступления команды МАЗ-TRT в Бельгии, Франции и Англии не прошли бесследно — появились спонсоры: фирмы [Lucas](#), [Beral](#) и [Koni](#) поставляли запасные части, английский предприниматель Деннисон финансировал выступление команды на этапах чемпионата, в кубковых и коммерческих гонках по всей Европе. МАЗ заработал серебро в Бельгии, бронзу в Англии, а МАЗ-TRT получила [хрустальный кубок](#) «Дух команды», учрежденный компанией Bridgestone. [Win](#)

Сезон 1992 года начинался на оптимистической ноте — будущее виделось светлым. На автомобиль установили специальную коробку с пневмоусилителем механизма переключения передач, спортивный рулевой механизм фирмы ZF, короткоходную подвеску на малоллистовых рессорах с амортизаторами и стабилизаторами, алюминиевые диски. Двигатель выдавал рекордные 1400 л.с. [sic!](#) МАЗ уступал только по электронике. Мазовцы выступили в Англии, во Франции заняли 2-е место в призовой гонке! Еще никогда МАЗ не добивался столь высоких результатов. Но вместо поздравлений из Минска пришла телеграмма, в которой было приказано [немедленно вернуться на завод](#).

Почему так произошло? А все очень просто. У руководителей предприятия остался [ФГМ](#) с повышенным [ЧСВ](#) со времен совка, и банальное желание сэкономить на заводской команде, проживающей за границей и пожирающую иностранную валюту, а осилить пару книг о маркетинге или просто сообразить, что победы команды на гонках — это лучшая рекламная компания за границей, благодаря этому можно привлечь иностранные инвестиции на завод, заинтересовать покупателей руководители не захотели даже думать! [Fail](#) и [безысходность](#).

МАЗ 2000 [Перестройка](#)



Пятисотый на пути к светлomu [коммунистическому](#) будущему

Пятисотый на пути к светлomu [коммунистическому](#) будущему



Головастик 5335 смотрит на тебя с [пафосом](#)

Головастик 5335 смотрит на тебя с [пафосом](#)



МАЗ 5432

МАЗ 5432



Сфеерический
МАЗ 5440 в
вакууме

Сфеерический МАЗ 5440 в
вакууме



МАЗ-МАН образца
1997 года, с
двигателем МАН,
коробкой ZF,
кабиной МАН и
отечественным
шасси

МАЗ-МАН образца 1997
года, с двигателем МАН,
коробкой ZF, кабиной МАН
и отечественным шасси



В зародыше. 1987
год

В зародыше. 1987 год



1989 год. MAZ на
Нюрбурнгринге

1989 год. MAZ на
Нюрбурнгринге



1991 год. Не
показывайте
змагагу — **смерть**
от фапа
обеспечена

1991 год. Не показывайте
змагагу — **смерть от фапа**
обеспечена



«...И теперь одна на всех

Птица — перестройка! В клетке крыльями шуршит, Нас в дороге свищет; Да куда ни посмотри — Одни лишь пепелища.

»

— Александр Мирзаян

Проект данного автомобиля стартовал в 1985 году под руководством главного конструктора МАЗа Михаила Степановича Высоцкого, который собрал молодую команду разработчиков с одной, действительно полезной целью — разработать уникальный грузовой автомобиль для XXI века. Впервые готовый грузовик показали в 1988 году на выставке в Московском ВДНХ «Автодизайн-88», после которой он был

продемонстрирован на Парижском автосалоне. Зарубежная автопресса быстро и решительно удивилась. В бельгийском журнале Transpogama было написано: «Инженеры многих фирм пристально изучали Перестройку, и их пренебрежительная усмешка быстро сменялась гримасой удивления: почему у русских есть такой прототип, а у нас нет?» А когда через два года после Перестройки появился Renault Magnum с ровным полом и кабиной, отделенной от шасси, в той стране пошли (и до сих пор ходят) слухи, что французы скопировали мазовскую конструкцию. Но кто будет это утверждать можете спокойно указать на известное направление, поскольку ещё в 1985 году Рено демонстрировали свой концепт VIRAGES VE10, да и по конструкции грузовиков есть различия. Магnum — обычный седельный тягач, а МАЗ 2000 — модульный грузовик. Лучше самого автора концепцию модульного грузовика никто не объяснит:



ГАИшник как бы говорит: товарищ, у вас машина сломалась

ГАИшник как бы говорит: товарищ, у вас машина сломалась



На заводе

На заводе

«Основа перспективного автомобиля — грузовая секция. Спереди к ней пристыковывается кабина, а снизу крепятся колесные тележки, передняя из которых — поворотная, с двигателем. Эти тележки можно будет менять, как под пассажирскими вагонами на пограничных станциях. К примеру, перед высокогорным участком трассы можно выкатить неведущую колесную тележку и заменить ее моторной. В горах машина будет трудиться с дополнительным двигателем, а на обратном пути оставит его на той же автобазе. Меняя число модулей, можно будет превращать машину в длинный автопоезд, увеличивать и уменьшать грузоподъемность, мощность... »

— М.С.Высоцкий, газета Социалистическая индустрия за 1988 год

Также существовала модульная концепция от КамАЗа а также версия что Высоцкий ее подсмотрел и реализовал, но это не верно, поскольку существует патент на «Перестройку» датированный 1980 годом. Кабину сделали узкой и обтекаемой, с панорамным лобовым стеклом, а в интерьер добавили немислимых свистелок и перделок для советского человека: две кровати, кондиционер, поворотное сиденье сменщика, столик, холодильник, плитка, УКВ-рация.

Несмотря на ряд преимуществ, схема модульного автопоезда не нашла применения нигде в мире из-за необходимости коренным образом переделывать инфраструктуру грузоперевозок и проект был похоронен.

Автобусы

Первое поколение (100-ая серия)

В 1992 году, почувствовав запах независимости, белорусы решили, что необходимо на производственных мощностях завода освоить производство автобусов, которые можно было бы реализовать как на внутреннем рынке, так и в пост-советском взамен устаревших Икарусов и прочих ЛиАЗов. Был создан филиал АМАЗ. В этом же году МАЗовцы купили у немца 4 комплекта для сборки Neoplan-N4014, который позже был назван МАЗ-101. Ввиду того, что немецкий аппарат был заточен под правильные дороги, выпуск прекратился для доработки. В результате в

1993 году начали собирать обновленные МАЗ-101 с увеличенным дорожным просветом, были заменены на отечественные многие агрегаты, двигатель, рулевое управление и подвеска. Но все равно, данный автобус не отличался надежностью, имел довольно-таки высокую цену. В результате, в 1996 году на МАЗе выпускают доработанный автобус с гордым именем МАЗ-103 (с 1997 года — сочлененный МАЗ-105), на котором был применён задний мост собственной конструкции вместо порталного моста, устанавливавшегося на МАЗ-101. Это привело к появлению ступеньки в задней двери (в результате чего бабкам пришлось бежать к передней двери, чтобы попасть в автобус), однако положительно сказалось на цене, надёжности и ремонтопригодности автобуса. Вскоре выходит и колхозный вариант сабжа — МАЗ-104, отличающийся высоким полом и увеличенным количеством сидячих мест. В 2001 году был представлен трехосный аналог сабжа — МАЗ-107, основные поставки которого осуществлялись в [Нерезиновую](#), поскольку по сравнению с сочлененным автобусом занимает меньше места в потоке и имеет повышенную вместимость по сравнению со 103-м. **Upd.:** В конце [десятих](#) Москва стала бесплатно раздавать 107-е регионам, к их великой радости, ибо оплатив только доставку, можно получить автобусы в [3,5](#) раза больше пазика и с низким полом на входе. Великий Новгород, Арзамас и прочие [гарантируют это](#)^[2]. Алсо, к 300-летию [родного города Путина](#) была запилена модификация МАЗ-163 в виде... [передвижного туалета!](#) Долгое время такие стояли аж на самой Дворцовой площади.

МАЗ-103

Модель МАЗ-103 оказалась лютым вином не только для Белорашки, но и для Рашки, аж на два десятилетия опередив моду на низкополы в этой стране. Пока по городам страны ездили доживающие свой век Икарусы, а в качестве новых автобусов ЛиАЗ клепал скотовоз 5256 с высоченными ступеньками на входе, 3,5 23 сиденьями и кучей пустого пространства в салоне, на МАЗы-103 отечественные пассажиры смотрели как на космические корабли. Огромные окна, создающие впечатление нахождения в стеклянном доме, удобные мягкие сиденья и низкий пол на входе в первую и вторую двери – всё это было лютым вином и для 90-х и для 2000-х, да и в 2010-х для Замкадья чего-то лучшего по доступной цене не было (полностью низкопольные ЛиАЗы-5292 с аж 30 сиденьями регионы смогли покупать по газовой субсидии только в самом конце десятих). Даже неполная низкопольность была максимально смягчена: в задней двери была всего одна ступенька, а подъём из низкой части салона в высокую был наклонный, без ненавистных бабкам ступенек внутри салона. В других доступных в этой стране полунизкополах переход между низкой и высокой частью салона осуществлялся посредством не самых удобных ступенек (даже собираемые в Питере в 2000-е Scania Omni Link это не миновало). А главное – автобус был недорогим даже для регионов и в то же время удобным для пассажиров, благодаря чему и получил распространение в городах. Ну а на родине он заполнил города в [добровольно-принудительном](#) порядке, ибо в Бульбостане можно купить только отечественный общественный транспорт, т.е. автобусы только МАЗ, троллейбусы и трамваи только БКМ. И надо сказать, это был вполне себе хороший выбор, если бы не...

Гармонь МАЗ-105. Модель быстро разошлась по всей Белорашке и даже кое-где у [одного](#) и [другого](#) соседа, но... Гармонь, в отличие от прототипа, решили у буржуев не слизывать и доработать МАЗ-103 до длинного состояния своим путём. В результате получилось как минимум два лютых фейла: потерялась низкопольность (теперь у новой гармони была одна ступенька на входе во все двери), а на месте площадки для стояния пассажиров напротив второй двери разместился двигатель, оставив пассажирам возможность стоять только в довольно узком проходе. В качестве удобных мест для стояния осталась только площадка внутри узла сочленения, крошечный накопитель напротив третьей двери и накопитель вместо торцевого ряда сидений «а-ля Икарус». Расположение двигателя в переднем отсеке было выбрано для улучшения управляемости автобусом (тянуть двухсекционную махину спереди удобнее, чем толкать её из прицепа), но у пассажиров идея вызвала лютый баттхёрт. К этому также можно добавить сиденья на неслабой высоты подиумах, к великой радости бабок. Особенно приятно сидеть на сиденьях, непосредственно прилегающих к двигателю: вибромассаж на протяжении всей поездки обеспечен. В этой стране МАЗы-105 можно встретить лишь в [3,5](#) городах, однако в Бульбостане это по сути единственная модель автобуса-гармони на городских маршрутах, ибо покупаем отечественное и всё. В настоящее время снят с производства, как и трёхосник МАЗ-107.

У 100-го семейства оказались ещё пара минусов. Во-первых, со временем их двигатель начинал сильно вибрировать, заставляя дрожать весь автобус. Во-вторых, в выхлопной трубе быстро выходил из строя масляный фильтр и автобус начинал дымить чёрным дымом не хуже этих ваших тепловозов. В 200-й серии вроде пропатчили.

Второе поколение (200-ая серия)



Длинный, красный, для девушек опасный (нет, МАЗ 101)

Длинный, красный, для девушек опасный (нет, МАЗ 101)



МАЗ 107 в естественной среде обитания

МАЗ 107 в естественной среде обитания

Сэм - Автобус
МАЗ, МАЗ, я выбираю МАЗ,
гэта марка найвышэйшы,
найвышэйшы тут клас!

В 2004 году на замену устаревающим ПАЗикам был показан новый автобус **МАЗ-256**. За свой внешний вид (особенно в желтом или оранжевом цвете) получил у автослесарей кличку **Покемон**. Однако автобус так и остался малораспространённым за пределами служебных развозок.

В 2006 году был показан **МАЗ-203**. Это **три**-низкопольный автобус, так как высота пола по всей поверхности 330 мм от полотна дороги (в отличие от МАЗ 103, у которого уровень пола повышался на задней площадке).

Технология изготовления кузова общая для всех автобусов МАЗ второго поколения — каркас изготавливается из оцинкованных труб прямоугольного и специального сечения, в него вклеиваются стеклопластиковые панели обшивки и стекла, причем профили накладок на швах не устанавливаются. Также был представлен автобус средней вместимости **МАЗ-206**, который был чуть длиннее 256-го, но короче 203-го.

В 2009 году появился сочлененный **МАЗ-205**, в котором наконец-то воплотилась низкопольная гармонь, но остальные фейлы МАЗа-105 остались: двигатель из тягача никуда не делся, а подиумы сидений стали ещё выше (вернее, остались теми же, но уровень пола-то понизился на одну ступеньку). Т.е. бабкам теперь легко войти в автобус, но всё так же трудно в нём забраться на сиденье. Каким-то чудом этих монстров удалось сплавить полякам и тюменцам. Через несколько лет появилась ещё одна гармонь **МАЗ-215** - по сути те же яйца, только сбоку (годный обзор на их недостатки [есть тут](#)). Однако их вдруг стал радостно закупать Киев, так как Украшка так и не родила собственного автобуса-гармони (хотя, казалось бы, что стоило сделать автобус на базе крутейшей троллейбусо-гармони Богдан Т901?) Среди покупателей 215-х также внезапно оказался **Улан-Батор**. И лишь в модели **МАЗ-216** двигатель наконец-то перенесли в шахту в торце автобуса, тем самым освободив накопитель спереди. Весной 2020 года МАЗы-216 стал массово закупать Питер, который до этого закупал в основном отечественные Волгабасы-гармони. А вот Киев почему-то решил купить ещё автобусов 215 модели, за что мэрия получила очередные **любви** от фанатов.

В отличие от «демократичной» 103-й модели, которую могли себе позволить даже **нищоброды**, 203-я модель получилась весьма дорогой, поэтому за пределами столичных и особо богатых городов (Казань, Тюмень) их не очень-то увидишь. Правда, их ещё можно встретить в Калининграде, куда завезли кучу 203-х аккурат перед чемпионатом по ногемачу.

МАЗ-206

Отдельно стоит остановиться на автобусе МАЗ-206 потому, что он внезапно оказался единственным вменяемым автобусом среднего класса и **у себя на родине, и в этой стране**.

В Рашке, как известно, сегмент «малозагруженных» (нет) маршрутов заполнили колхозные поделки Павловского автобусного завода на грузовом шасси и с соответствующим уровнем комфорта для пассажиров. Поэтому на рубеже нулевых и десятых встал вопрос о поиске автобусов средней вместимости с нормальным городским салоном. ЧСХ, свою лепту решил внести и сам ПАЗ, ещё в нулевых начал клепать модель ПАЗ-3237 с низким полом на входе, нормальными широкими дверями и более-менее адекватным городским салоном^[3]. Модель активно закупалась в **Нерезиновске**, а также в Туле и Казани, но... потом была снята с производства за отсутствием дальнейшего спроса.

На выручку пришли кетайцы, которые стали дёшево продавать автобусики Yutong ZK8652HG. Но тут оказалось, что кроме «не-пазиковой» городской компоновки салона, для пассажиров они состоят из недостатков чуть менее чем полностью: ступеньки на входе, перепады высоты в салоне, странные горизонтальные поручни у окон, куча твёрдых держателей на лямках над входной дверью, норовящих дать по голове выходящим пассажирам, трогание-торможение рывками с характерным скрипом тормозов. А главное — накопительная площадка в автобусе отсутствует в принципе, на её месте почему-то расположились три оранжевых сиденья, так что коляску или дорожный чемодан поставить просто некуда. Хотя некоторые города и это проглотили на ура, ибо сие изделие оказалось на две головы выше любого пазика за счёт менее тесного салона с нормальной широкой дверью посередине и более низких ступенек на входе. Однако тут же выяснилось, что МАЗ-206 удельывает китаяца по всем статьям: он и длиннее, и сидений у него больше, и низкий пол на входе, и полноценный накопитель есть. Разве что ревет при езде как раненый бык и экологичную газовую версию имеет не очень, в отличие от Ютонга^[4]. Вот только модель оказалась дороговата, так что результат оказался **немного предсказуем** - 3,5 богатеньких города



Тот самый **Покемон**

Тот самый **Покемон**



206 в **Киеве**

206 в **Киеве**



МАЗ 171 — если присмотреться, можно распознать гусеницу

МАЗ 171 — если присмотреться, можно распознать гусеницу

(Питер, Казань, Тюмень и кое-кто ещё по мелочи) стали покупать 206, остальные остались верны ПАЗам, тем более появилась их модная версия ВекторНекст с «китайской» внешностью и даже с низкопольной площадкой сзади (впрочем, основная часть салона с сиденьями от этого не стала менее тесной и труднодоступной для маломобильных).

Третье поколение (300-ая серия)

Автобус третьего поколения МАЗ-303 пока собран в [одном автобусном](#) и [одном электробусном экземпляре](#). Футуристичный дизайн и эррапейская компоновка салона (из 30 сидений аж 14 на низком полу!) делают эту модель лютым вином, однако пока сомнительно, что за пределами Минска и двух Дефолт-Сити кто-то сможет себе позволить закупать её сколь-нибудь массово. Ибо даже модель 203 за пределы названных городов не сильно разошлась, ибо дорого (исключение – [Калининград](#)). В общем, ждём дальнейшего развития модели.

Остальное

Стоит также отметить междугородний автобус МАЗ-152, туристический МАЗ-251, аэродромный МАЗ-171 (третья в мире компания, выпускающая автобус такого типа).

Газовые автобусы

МАЗ очень долго не делал газовые версии своих автобусов, в отличие от рашкинских производителей, которые газовые баллоны давно ставили даже на пазики (сразу видно, у кого есть свой газ, а у кого не очень). Однако в конце десятых таки прогнулся и стал делать метановые версии как для 103, так и для 203 модели. Правда, газовую модель 206 так и не выпустил, но за него это сделали соседи, [собирающие клон сабжа в Набережных Челнах](#).

Троллейбусы

Производство троллейбусов на МАЗе было освоено в 2001 году и началось с модели МАЗ 103Т. Как можно понять по названию, данный троллейбус был основан на базе одноименного автобуса МАЗ 103 и большая часть деталей взаимозаменяемы.

В 2006 году производство перенесли на завод РУП «Белкоммунмаш». В 2008 году был представлен новый троллейбус МАЗ-ЭТОН Т203, на базе чего бы вы думали? Правильно, автобуса МАЗ 203. В Литве он производится как Amber Vilnis 12 AC.

Троллейбусы МАЗ также стали собирать [южные соседи](#) на заводе «Южмаш» под названием Дніпро Т103. Срачи по поводу «что лучше – Дніпро или Богдан» не утихают среди украинских [транспортных фанатов](#) до сих пор. С 2017 года днепровцы также освоили сборку полностью низкопольной модели Дніпро Т203. Кстати, в троллейбусах МАЗ всех версий на четыре сиденья больше, чем в автобусах в этом же кузове – за счёт отсутствия шахты сзади.

МЗКТ

Минский завод колесных тягачей начал свою историю с МАЗа, а именно как его производственное подразделение и являлся таковым до 1991 года. Под его крылом были созданы эпичные по своей суровости вундервафли для доставки различных ракет к позиции для того, чтоб [неимоверно треснуть](#) ядерным кулаком по роже [загнивающему капиталисту](#), и тут же слинять в [лес/ангар/пустыню/горы/северный полюс/красную площадь](#) (нужное подчеркнуть).

Если ты видишь огромную зелёную многоножку с двойной кабиной — скорее всего, её проектировали и делали там.

МАЗ 535/537

23 июля 1954 года на Минском автомобильном заводе было создано специальное конструкторское бюро № 1 (СКБ-1) по тяжелым колесным артиллерийским тягачам и двигателям к ним. И уже через 2 года была собрана первая вундервафля для доставки ракет МАЗ-535, которые в 1964 году сменили более мощные МАЗ-537. На данных вундервафлях устанавливали пусковые установки тактических ракет, таких как «Ладога», «Онега». Двигатель — 12-цилиндровый V-образный дизель, мощность 375 л.с. МАЗ-537 выпускался на Курганском заводе колесных

тягачей. По своей брутальности легко затмевает похожий на него своим внешним видом [ВЛ-85](#).

МАЗ 543/7310

В 1962 году был разработан МАЗ-543 (в последующем индекс — 7310) был создан для перевозки более устрашающих ракет типа Р-17 (она же Скад по классификации [НАТО](#)). ТТХ сего грузовика поражают поражают:

- Грузоподъёмность: 20000 кг
- Допустимая масса прицепа: 25000 кг
- Собственная масса: 23000 кг
- Полная масса: 43300 кг

Выпускается этот поставщик [веселья](#) до сих пор. В играх можно погонять на таком, к примеру, в [Дальнобойщиках-2](#) — самый мощный грузовик в игре Шторм Т2310 основан на МАЗ-7310. Также в игре [Spintires](#) есть сабж под названием Е-7310 — самый мощный грузовик в базовой версии игры. Впрочем, предшественники тоже есть под именами D-535 и D-537.

МАЗ 7907

В 1985 году для реализации на тот момент секретного проекта Целина-2 был построен эпичнейший по своим масштабам тягач МАЗ 7907, единственная в мире машина с 24 ведущими колёсами, 16 из которых управляемые, питаемыми энергией генератора, приводимого в действие танковой газовой турбиной. Газотурбинный двигатель имел мощность 1250 л.с. Для чего же тогда такая машина? На нее помещалась трехступенчатая межконтинентальная баллистическая ракета с РДТТ. Максимальная дальность стрельбы — 10 000 км. Стартовая масса — 104,5 т. Разделяющаяся головная часть имеет 10 ядерных боевых блоков индивидуального наведения на цель. Разработка проекта Целина-2 была прекращена. Наступила [перестройка](#) и деньги на такой дорогостоящий проект перестали выделять.

Стоит отметить, что он все-таки принес пользу человечеству. Речной катер массой 88 тонн перевезли на нем в 1996 году по дорогам общего пользования с Березины за 150 км на озеро Нарочь.

МАЗификация

Маркетологи МАЗа, которые до этого никак не отличались от других белорусских маркетологов (сидя на постоянной неизменной [жесточайше](#) стабильной белорусской зарплате, которая фактически не зависит от эффективности твоего труда) они не выдавали ничего интересного. И вдруг [ВНЕЗАПНО](#) в 2011 году на сайте появилось 6 вполне себе годных плакатов со слоганом: «Время глобальной МАЗификации». В них различные вундервафли МАЗа были помещены на фоне космических пейзажей, бороздящими просторы вселенной, что как бэ намекает на уровень [ЧСВ](#) белорусского производителя. Оригиналы плакатов можно посмотреть [здесь](#). Эти плакаты быстро разошлись по разным блогам и сайтам, где были тут же быстро и решительно отфотожаблены с применением [годного](#) и [не очень](#) юмора.



МАЗ 103Т в Минске

МАЗ 103Т в Минске



Т203 и...

Т203 и...



...и Amber Vilnis 12
АС. Найди 10
отличий

...и Amber Vilnis 12 АС. Найди
10 отличий



MAZ 537

MAZ 537



MAZ 543 со скудом

MAZ 543 со скудом



Та самая буксировка



Оригинал тоже пугает: если Земля и Луна на фоне, то какую планету поработают МАЗы?

Оригинальный постер как бы говорит: от надежности крана зависит время наступления апокалипсиса

Этот плакат вызывает [butthurt](#) у [змагагов](#) - время глобальной [Пативенизации](#)

[Дедушка мультипликации](#) перевернулся в гробу



Время глобальной МЭРификации



Газификация



Тазификация



Плакат как бэ намекает что будет если купишь МАЗ



Роторная жатка — не обмолот!



Новый постер



Новая версия апокалипсиса



Новый транспорт Дарт Вэйдера



Star Trek



Типичное хобби после тяжелого рабочего дня под сабжем



Маззификация

МАЗ и Дакар

Впервые мазовцы представили широкой публике свою раллийную машину в 2010 году и назывался он МАЗ-5309RR. Минский двигатель ММЗ Д-280 — родной брат давно известного ЯМЗ V8 Спорт, который устанавливался на раллийные КамАЗы, только объемы у них разные — 17.2 литра у МАЗа, 18.47 у КамАЗа. Набор агрегатов трансмиссии напоминает таковой на гоночных КамАЗах: сцепление ZF-Sachs, коробка передач ZF, «раздатка» ZF-Steyr. А вот мосты «родные», мазовские. И поставщик «резины» другой: КамАЗы ездят на шинах Michelin, а здесь — Continental. Почему не Белшина спросите Вы? А ответ [один](#).

Непосредственно в Дакаре выступают с 2011 года, только в 2015 году достигли серьезного результата — 10 место у экипажа Александра Василевского. Результат мог быть намного лучшим — Сергей Вязович до 8 этапа, [на котором произошла поломка](#), показывал отличные результаты и мог рассчитывать на призовое место. В общем, все как [всегда](#).

В искусстве, творчестве

- Фильм [Мировой парень](#), 1971 год — повествует о том, как молодой [инженер посылается](#) на ралли за железный занавес, где меняет выбывшего профессионального гонщика на МАЗе 500 и несмотря на капиталистов, чинивших [хитрые подлянки](#) на каждом шагу, таки побеждает и тем самым выигрывает контракт на поставку грузовиков.
- В сериале "Дальнобойщики", где главными героями больше являются КАМАЗы, в первой серии первого сезона можно встретить МАЗ-5432. Во второй серии третьего сезона, в гонках на фурах можно увидеть ушатанный в хламину МАЗ-6422
- В 10 серии сериала "Гражданин начальник" есть [эпизод](#), где Пафнутьев с Андреем проводят операцию по задержанию банды, занимающейся угоном фур. Во время проведения операции они находятся за рулём МАЗ 5432, кося под дальнобойщиков.
- Фильм [Трио](#), 2002 год — о том, как трое [оперативников](#) изображают [работу](#) двух дальнобойщиков и одну [проститутку](#), тем самым хотят взять за яйца преступную группу, [грабящую](#) и сжигающую фуры,

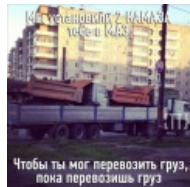
- убивающую водителей. В роли грузовика — МАЗ 54408. Фильм не плох.
- ДДТ — клип на песню "Ты не один" [1]
- Владимир Высоцкий — Дорожная история (Кругом 500)
- Михаил Анчаров — МАЗ

Фильм "Стервятники на дорогах" - эпичный боевик самого начала 90-х https://www.youtube.com/watch?v=14_QB3jazaM#action=share

Автопарк



Элька vs МАЗ



Йо, пёс



Примечания

- ↑ как показала война в Афгане, при подрыве на mine грузовика такой компоновки водила взлетает в воздух
- ↑ Правда, один фейл в них таки обнаружился — в длиннющем трёхосном автобусе ровно 24 сиденья, как в том самом пазики или ЛиАЗе-5256. При этом маневрирование и повороты на 15-метровой трёхосной машине требуют особого водительского мастерства. Но в Нерезиновой модель весьма

ценилась для перевозки мясных толп.

3. ↑ Правда, сидячих мест оказалось маловато, всего 17, а более длинную версию так и не осилили.
4. ↑ Впрочем, на родине КамАЗов всё же собирают газовый вариант МАЗ-206 под названием Lotos-206



Беларусь

Minsk by World of Tanks Агния Сергеюк Ахиневиц Бабруйск Бацька БелАЗ Белоруссия
Белоруссия/История Белоруссия/Незалежнасць Борис Моисеев Бульбосрач Валерий Назаров
Волшебный кролик Гродно Жесточайше Живой щит Змагар Змагарка Кандибобер
Картофель Колхозник Коновалов и Ковалёв МАЗ Минск Михалок
Национальная Библиотека Партизаны Петя-супермен Полкабана Стив Балмер Сьв. Зянон
Тарашкевица Тэффи Фликер Хоккей Чёрный квадрат Малевича Шесть губерний Шляхтич



Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au
Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet
Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting
Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер
Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист
Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин
Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко
Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85
Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник
День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки
Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром
Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида
Колхозник Конструктор Кравчучка КрАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ
Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране
Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич
Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива