

Дмитрий КОЗУРОВ

■ «СВ» продолжает рассказ о самых знаменитых товарах, производившихся в Белорусской ССР. Начало в прошлом номере и на сайте [souzveche.ru](http://souzveche.ru).

# В «ЗЕНИТЕ» СЛАВЫ



## МАЗ: всесоюзные строители

«Мы оба знали про маршрут,  
Что этот «МАЗ» на стройках ждут,  
А наше дело - сел, поехал - ночь, полночь!»

Героем песни **Владимира Высоцкого** стал «МАЗ-500» - одна из самых популярных моделей Минского автомобильного завода. Первые опытные образцы появились в 1958 году. Первая серия сошла с конвейера в марте 1965 года. Выпускали легендарный грузовик почти тридцать лет, и без него сложно представить себе советскую стройку.

Одной из главных «фишек» модели стало то, что грузовик можно было завести при полном отсутствии или неисправности электрооборудования - с толкача. Конструкторы при создании модели сознательно обошлись без каких-либо электрических элементов. Отсюда и особая надежность машины, ее живучесть.

Неудивительно, что такие качества нашли применение не только на гражданке, но и в армии, где «МАЗ-500» использовали, даже несмотря на отсутствие полного привода.

### ИСТОРИЯ

Минский автомобильный завод может вести свою историю еще со времен Великой Отечественной. С 1944 года здесь собирали грузовики, которые в качестве помощи союзникам посылали нам американцы. После Победы от производства заокеанских машин отказались и стали разрабатывать свои.

С 1947-го здесь выпускали «МАЗ-205» - тяжелый самосвал, который мог принять «на борт» шесть тонн груза. Эти машины были стране жизненно необходимы, ведь нужно было заново отстраивать лежавшие в руинах города. Да и про союзников не забывали - одна из первых партий самосвалов отправилась в Варшаву.

Почти сразу минчане, работавшие на заводе, стали перевыполнять планы: в 1951 году с конвейера сошли 25 тысяч машин вместо запланированных пятнадцати. Не отставали от рабочих и конструкторы, создавшие первый в мире 40-тонный самосвал «МАЗ-530». На Всемирной промышленной выставке ему присвоили высшую награду.

За ударный труд по разработке и выпуску «МАЗ-500» предприятие в 1966 году наградили орденом Ленина - высшей наградой СССР.

### СЕЙЧАС

Пережив непростые для каждого предприятия 90-е, Минский автомобильный завод уверенно встал на ноги. Сейчас здесь сразу несколько больших направлений работы: минчане выпускают седельные тягачи, которые гоняют во всему СНГ целые автопоезда. Не забывают и о самосвалах, и о среднетоннажных грузовиках. Новые модели создаются с учетом европейских экологических требований.

Кроме того, в 1992 году создали подразделение завода по производству пассажирских автобусов. Сейчас на них можно прокатиться, пожалуй, в любом городе России. Крупный контракт с заводом подписал Санкт-Петербург, куда поставят больше трехсот городских машин на газомоторном топливе. В Кишиневе в рамках проекта по модернизации городского автопарка и вовсе решили нала-

дить сборку автобусов «МАЗ»: именно белорусские машины заменят устаревший транспорт в столице Молдовы. Впрочем, не только в Кишиневе отдадут предпочтение «МАЗам».

- Мы видим, что новые белорусские автобусы лучше показывают себя в эксплуатации, чем машины с пробегом из Германии, которые в свое время к нам гнали в большом количестве и на которых во многом держится местный общественный транспорт, - говорит **заместитель директора «Автопарка №5» Саратова Олег Иванов**.

Предприятие также запустило производство троллейбусов. Теперь минские «рогатые» колесят по улицам городов Беларуси, России, Украины, стран Прибалтики и Венгрии.



В одном ряду добрая половина продукции завода: и суперсовременные автобусы, и самосвалы, и даже автокран.



## Фотоаппараты: главные объективы страны

В фильме Эльдара Рязанова «Зигзаг удачи» есть такой момент: фотограф Орешников, роль которого исполнил Евгений Леонов, мечтательно разглядывает в витрине магазина новенький фотоаппарат «Зенит-6». Только вот рядом с блестящей камерой красуется кусачий ценник - 400 рублей.

Стоили легендарные «Зениты» действительно недешево. Так, самый массовый советский фотоаппарат «Зенит Е» обходился советским гражданам в плюс-минус сто целковых в зависимости от объектива. И это притом, что никаких особых наворотов у камеры не было. Зато чем могли похвастаться, так это надежностью. Большинство моделей, а их конструкторы создали несколько десятков, исправно работали и в жару, и в холод.

Неудивительно, что даже сейчас многие фотографии предпочитают современным навороченным зеркалкам пленочные «Зениты».

Свою надежность в экстремальных условиях камеры подтверждали. Даже медведи им нипочем!