

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА 899 РУБ.  
ВЫХОДИТ РАЗ В 2 НЕДЕЛИ



# ГРУЗОВИКИ

№ 34

## МАЗ-205



ПЕРВЕНЕЦ МИНСКОГО АВТОЗАВОДА ☆ НА СТРОЙКАХ И КАРЬЕРАХ ☆ С БОКОВОЙ РАЗГРУЗКОЙ

DEAGOSTINI



«Автолегенды СССР»  
Выходит раз в две недели  
Специальный выпуск №34, 2018

**РОССИЯ**

Учредитель, редакция: 000 «Идея Центр»  
Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва,  
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1  
Письма читателей по данному адресу не принимаются.  
Генеральный директор: А. Е. Жаркова  
Главный редактор: Д. О. Клинг  
Старший редактор: Н. М. Зварич

Издатель, импортер в Россию:

000 «Де Агостини», Россия

Юридический адрес:  
Россия, 105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1

Письма читателей по данному адресу не принимаются.

Генеральный директор: А. Б. Жугов

Финансовый директор: П. В. Быстрова

Операционный директор: Е. Н. Пураникова

Директор по маркетингу: М. В. Ткачук

Менеджер по продукту: Е. А. Жукова

**Уважаемые читатели!**

Для вашего удобства рекомендуем приобретать выпуски в одном и том же магазине и заранее сообщать продавцу о вашем желании покупать следующие выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров и по всем вопросам о коллекции заходите на сайт [www.deagostini.ru](http://www.deagostini.ru) или обращайтесь по телефону горячей линии в Москве: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:  
Россия, 150961, г. Ярославль, а/я 51,  
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Пожалуйста, указывайте в письмах свои контактные данные для обратной связи (телефон или e-mail).

**Распространение:**

000 «Бурда Дистрибьюшен Сервисиз»  
Свидетельство о регистрации СМИ в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор)  
ПИ № ФС 77-65501 от 04.05.2016

**БЕЛАРУСЬ**

Импортер и дистрибутор в РБ:  
000 «Росчерк», 220037, г. Минск, ул. Авангардная, 48а,  
тел./факс: +375 17 331-94-27  
Телефон горячей линии в РБ:  
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9.00-21.00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск, а/я 224,  
000 «Росчерк», «Де Агостини», «Автолегенды СССР»

Рекомендуемая розничная цена: 899 руб.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков. Редакция оставляет за собой право изменять последовательность выпусков и их содержание, а также приложения к выпускам. Неотъемлемой частью выпуска является приложение — модель-копия автомобиля в масштабе 1:43  
Представленные изображения модели могут отличаться от реального внешнего вида в продаже.

Печать: 000 «Компания Юнивест Маркетинг»,  
08500, Украина, Киевская область,  
г. Фастов, ул. Полграфическая, 10

Тираж: 10 000 экз.

**Иллюстрации предоставлены:**

стр. 1, 2, 8-9, 10 (верх): 000 «Таига Групп»;  
стр. 13, 16: 000 «Идея Центр»; Фото: иллюстрации  
на стр. 1, 2, 8-9, 10 (верх): © [www.eisklotz.com](http://www.eisklotz.com);  
стр. 3-7, 10 (низ), 11, 12, 14, 15: частная коллекция  
Максима Шеленюкова

© 2016-2018 Редакция и издатель 000 «Идея Центр»  
© 2008-2018 Издатель 000 «Де Агостини»

ISSN 2071-095X

**Редакция благодарит за помощь  
в подготовке выпуска Александра Павленко  
и Максима Шеленюкова**



Данный знак информационной продукции размещен в соответствии с требованиями Федерального закона от 29 декабря 2010 г. № 436-ФЗ «О защите детей от информации, причиняющей вред их здоровью и развитию». Коллекция для взрослых, не подлежит обязательному подтверждению соответствия единым требованиям установленных Техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности продукции, предназначенной для детей и подростков» ТР ТС 007/2011 от 23 сентября 2011 г. № 797

3D графика: Наиль Хуснутдинов,  
Александр Радованов и Вадим Садыков

Дата печати (производства): 05.09.2018  
Дата выхода в России: 20.09.2018

Разработка и осуществление проекта:

**TAIGA**

**УЖЕ В КИОСКАХ И НА WWW.DEAGOSTINI.RU!**

**ПОСТРОЙТЕ УНИКАЛЬНУЮ МОДЕЛЬ M21 «ВОЛГА»**

Легенда советского автопрома впервые в масштабе 1:8!



ЛЕГЕНДАРНЫЙ АВТОМОБИЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8



Длина 60 см  
Ширина 24 см  
Высота 20 см



РАБОТАЮЩИЕ ФАРЫ



РЕАЛИСТИЧНАЯ ПОДСВЕТКА



ВЫСОКАЯ ДЕТАЛИЗАЦИЯ



ПОДВИЖНЫЕ ДЕТАЛИ





Самосвал МАЗ-205 стал первой серийной продукцией Минского автомобильного завода и на протяжении полутора десятилетий оставался его наиболее важным и массовым изделием. Не меньшее значение этот самосвал имел и для народного хозяйства всей страны — сложно было найти стройку или карьер, где не трудились бы эти машины.

## Удачная рокировка

Ярославский автомобильный завод стал пионером в деле освоения самосвалов с гидравлическим подъемом платформы: первые отечественные самосвалы ЯС-1 грузоподъемностью 4 т с деревянным кузовом, обитым сталью, и импортной гидравликой *Neil* были построены на шасси грузовиков ЯГ-4 еще в 1935 году. Эти самосвалы, так же как их наследники ЯС-3 на шасси ЯГ-6, оказались очень востребованными в период индустриализации, хотя их общий тираж оставался весьма скромным (5358 экз.). Нет ничего удивительного в том, что, задумывая новое семейство грузовиков ЯГ-7 с дизельным двигателем, в Ярославле предусмотрели в его составе и самосвал ЯС-4. Но доводка этого семейства и постановка его на производство помешала Великой Отечественной войне.

К теме дизельных грузовиков в Ярославле вернулись уже в конце войны, когда стало ясно, что в послевоенный период при ос-

тановлении народного хозяйства спрос на тяжелые грузовики будет велик, как никогда. Заметное место в новом семействе грузовиков ЯАЗ-200 должен был занять и пятитонный самосвал ЯАЗ-205, два опытных образца которого Ярославский автомобильный завод изготовил в 1946 году. И хотя в Ярославле в 1947 году начали серийное производство нового базового грузовика ЯАЗ-200, товарный выпуск самосвалов ЯАЗ-205 ограничился всего двумя образцами. Производство этой модели решили передать на вновь образованный Минский автомобильный завод. Ярославский автозавод просто не в состоянии был выпускать самосвалы ЯАЗ-205 в необходимых количествах, так как в это же время вынужден был разворачивать производство дизельных моторов и готовить к выпуску семейство трехосных грузовиков. А Минский автомобильный завод, освободившись от сборки грузовых автомобилей, поступающих по ленд-лизу (к слову, Мин-

ский автосборочный завод создан во время войны, в 1944 году, для сборки импортных автомобилей), как раз в это время нуждался в новом объекте производства.

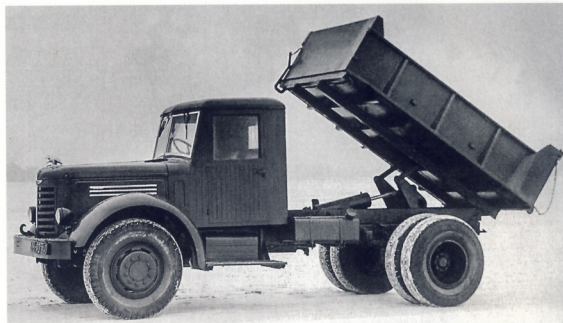
Первые пять самосвалов уже под маркой МАЗ-205 сошли с конвейера завода к 30-й годовщине Октябрьской революции. Шасси для них (в 1947 году — 25 штук) были поставлены из Ярославля в виде машинокомплектов. Их сборка для действующего автосборочного завода не представляла особого труда, а вот изготовлением платформ для самосвалов Минскому автозаводу пришлось заниматься самостоятельно. Всего в первый год сумели изготовить только 18 самосвалов МАЗ-205. Но их выпуск рос по мере того, как в Минске осваивали производство новых деталей. В 1948 году часть машинокомплектов из Ярославля уже была поставлена без кабин — их производство также организовали в Минске, а вскоре сюда начали отгружать только дизельные силовые агрегаты, состо-



Самосвал МАЗ-205



ящие из мотора и пристыкованной к нему коробки передач вместе со сцеплением. Отмечая успехи нового автозавода, в Мин-автопроме вскоре задумались о полном переводе производства двухосных ярославских грузовиков в Минск, высвобождая в Ярославле производственные площади под изготовление более тяжелых трехосных машин. Это было полностью реализовано в 1950–1951 годах: в Ярославле постепенно сокращался выпуск бортовых грузовиков ЯАЗ-200 и седельных тягачей ЯАЗ-200В, а в Минске, наоборот, росло производство их аналогов под новыми наименованиями — МА3-200 и МА3-200В. Несмотря на такую рокировку (и на то, что бортовой грузовик считался базовым в семействе), все это время для Минского



Самосвал ЯАЗ-205

## МА3-205 был установлен на постамент перед зданием заводоуправления за особые заслуги в истории предприятия

автозавода самосвал МА3-205 оставался основной моделью, объемы выпуска которой всегда доминировали над всеми другими модификациями. Внешне минский самосвал отличался от ярославского решеткой радиатора с вертикальными брусками и отсутствием на крышке капота фигурки медведя — символики Ярославского автозавода. Вместо этого на боковинах капота с двух сторон красовалась стилизованная фигурка зубра (символика нового Минского автозавода), к тому же двери кабины были обшиты металлическим листом, а не деревянными планками.

Вначале МА3-205 комплектовался двухтактным дизельным двигателем ЯАЗ-М204 (фактически копией американского дизеля GMC-4.71) мощностью 110 л.с., но с 1956 года на самосвал устанавливали модернизированный двигатель ЯАЗ-М204А, форсированный до 120 л.с. В самом конце 50-х годов изменились стекла кабины: если раньше половинки ветровых стекол открывались вперед на верхних петлях для лучшей вентиляции кабины в летний период, то теперь ветровые стекла стали «лужими», то есть не открывались.

Производство самосвалов МА3-205 велось в Минске до конца 1965 года. Всего изготовили 98 721 самосвал, то есть без малого сто тысяч экземпляров!

Последний самосвал покинул главный сборочный конвейер 31 декабря 1965 года



Самосвал МА3-205

в 12 часов 45 минут, и в товарной статистике он уже указывался как продукция следующего, 1966 года (по дате сдачи в сбыт). Впоследствии самосвал МА3-205 был установлен на постамент перед зданием заводоуправления за особые заслуги в истории предприятия, ведь с выпуска этой модели

началась история Минского автозавода не как сборочного производства, а именно как автомобильного завода. В эксплуатации МА3-205 зарекомендовал себя как простой и неприхотливый автомобиль. Он экспортировался в Египет, Монголию и КНР.

### Выпуск автомобилей семейства МА3-205 (экз.)

Год	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Выпущено	18	206	1207	2394	3501	3477	3976	4786	5222	5448
Год	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Выпущено	6437	6689	7283	7709	7575	8192	8363	10018	6219	1





Тормозные испытания самосвала MA3-205 (1949 год)

Поскольку самосвалы не планировалось использовать для передвижения на большие расстояния, емкость топливного бака сократили до 105 л. Такого запаса горючего было вполне достаточно для пробега в 300 км, что значительно больше стандартного суточного пробега самосвала. Передаточное число редуктора заднего моста увеличили до 9,81, при этом максимальная скорость движения снизилась до 52 км/ч — самосвалы MA3-205 не были скороходами. Зато увеличение передаточного числа главной передачи и снижение максимальной скорости обеспечили некоторое повышение тягового усилия, что облегчало работу самосвала в определенных условиях эксплуатации — например, при вывозе породы из карьера в гору. Повышенные, по сравнению с базовым грузовиком, тяговые свойства самосвалов MA3-205 давали возможность использовать их для буксировки прицепов-тяжеловозов (при дополнительном оборудовании их соответствующими пневмо- и электропроводами), а также в качестве буксировщиков другой техники, например экскаваторов на пневмоколесном ходу.

Остальные изменения конструкции автомобиля MA3-205, по сравнению с базовым бортовым грузовиком, были вызваны установкой на него гидравлического подъемного механизма самосвальной платформы. Он был выполнен в виде горизонтального цилиндра, шарнирно посаженного на поперечный вал, закрепленный на подрамнике. Сам цилиндр выполнялся из стальной трубы, расточенной внутри до диаметра

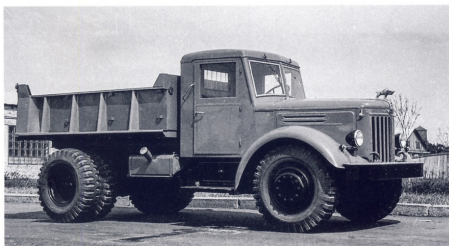
## Особенности конструкции

Шасси самосвала MA3-205 отличалось от шасси грузовика более короткой колесной базой (3800 мм вместо 4520 мм), но для рамы самосвала использовались те же штамповки лонжеронов, что и для рамы базового грузовика. Особая конструкция подъемного механизма кузова, не нагружающего раму, позволила оставить те же сечения лонжеронов. Лишь за счет изменения размера колесной базы подвеску заднего моста самосвала передвинули вперед на 720 мм, а лишнюю часть лонжеронов просто отрезали.

Предполагалось, что автомобиль-самосвал MA3-205 будет работать без прицепа, поэтому из пневматической тормозной системы и системы электрооборудования исключили все аппараты, которые на бортовом грузовике предназначались для обслуживания прицепа, а также буксирные крюки.



Испытания самосвального механизма MA3-205 (1950 год)



На ранних образцах MAZ-205 на капот устанавливалась фигурка зубра



Самосвал MAZ-205 на строительстве канала Волго-Дон

180 мм и обработанной хонингованием. Стальная литая нижняя головка цилиндра, приваренная к нему электросваркой, служила одновременно кронштейном для шарнирного соединения с поперечным валом подрамника и основанием для крепления насоса к клапану управления. В головке проделаны два канала для соединения полости цилиндра с гидронасосом. Дно цилиндра было выполнено из чугуна, а шток поршня из хромистой стали. Для предупреждения просачивания масла из цилиндра и проникновения в него пыли в отверстие для штока вставлен двойной кожаный сальник. Передний конец штока соединен с рычажным механизмом подъема кузова — такая конструкция позволяла подъемному цилиндру всегда оставаться примерно в одном и том же положении, испытывая при этом минимальные нагрузки,

а непосредственно подъем кузова осуществлялся с помощью системы рычагов, на которые воздействовал цилиндр. При этом решалась еще одна большая проблема: весь механизм оставался достаточно компактным, ведь многосекционные гидроцилиндры в нашей автомобильной промышленности тогда еще не применялись (они требовали более точного производственного оборудования), а при непосредственном подъеме кузова от одноконтурного гидроцилиндра (без системы рычагов) его пришлось бы сделать в несколько раз длиннее, что не только увеличило бы механизм в размерах и массе, но и сделало его менее надежным (нагрузки, в том числе и изгибающие, воспринимаемые цилиндром, возросли бы многократно).

Гидронасос, закрепленный непосредственно на головке гидроцилиндра, — шестеренчатый, простейшей конструкции, с приводом карданной передачей от коробки отбора мощности (КОМ), расположенной на первом ящике коробки передач грузовика. Передаточное число коробки отбора мощности 1:1.

Самосвальный механизм управлялся двумя рычагами, расположенными в кабине, справа от сиденья водителя. Первый рычаг включал или выключал отбор мощности, второй управлял клапаном гидравлического подъемного механизма, позволяя поднимать или опускать кузов или останавливать его в любом положении.

Алгоритм действий при подъеме кузова сводился к следующему: при нейтральном положении рычага в коробке пере-



Отправка готовых самосвалов MAZ-205 на советские стройки. На плакате написано «Сталкинский стройкайк!»





Выпуск 10-тысячного самосвала МАЗ-206

дач и работающем двигателе водитель, выжав педаль сцепления, ставил рычаг включения отбора мощности в переднее положение и отпускал педаль сцепления, тем самым включая насос. Поставив второй рычаг управления в среднее положение, он доводил число оборотов двигателя до 1500 об/мин и производил подъем платформы кузова. При этом масло из полости цилиндра над поршнем перекачивалось в полость под поршнем. Давление масла, которое достигало 37 Ат, выдвигало шток поршня, который через систему рычагов поднимал кузов на угол до 50°. В конце хода поршня в теле цилиндра были сделаны два отверстия, соединяющие цилиндр через перепускную трубку с насосом. В крайнем положении поршень останавливался между этими отверстиями так, что нижняя и верхняя полости соединялись через перепускную трубку и масло из полости высокого давления перепускалось в верхнюю полость, пока опускающийся поршень не перекрывал нижнее отверстие. Таким образом, обеспечивалась автоматическая остановка подъема платформы при непрерывно работающем насосе. По окончании подъема кузова автомобиля отбор мощности выключался, рычаг управления переводился назад в положение

*Продолжение на стр. 10*



Вместо объемной фигурки на капоте вскоре стали устанавливать барельефы зубров на боковинах капота







MAZ-205





«спуск», и платформа опускалась горизонтально под собственным весом. Рычагом управления можно было регулировать скорость подъема и опускания кузова. Поставив рычаг управления в положение «стоп»

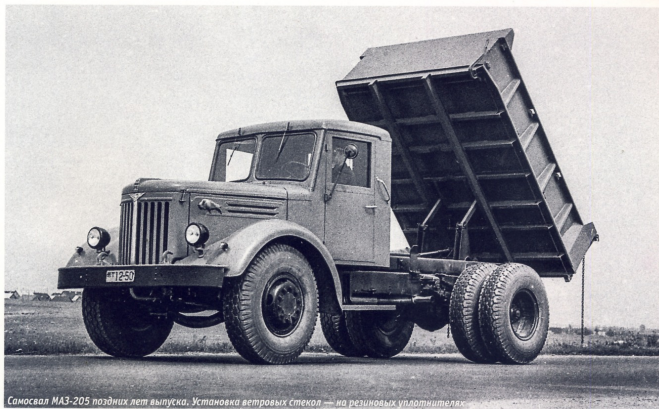
(крайнее переднее положение), можно было остановить и оставить платформу самосвала поднятой в любом положении.

Гидравлическая система подъемного механизма управлялась веретеным маслом

(через пробку в верхней части цилиндра). При этом для заливки масла нужно было слегка приподнять платформу. Налив масла в цилиндр, следовало несколько раз поднять и опустить платформу при работа-



Типичный вид песчаного карьера в 50–60-х годах



Самосвал MA3-205 поздних лет выпуска. Установка ветровых стекол — на резиновых уплотнителях

ющем насосе и доливать масло до тех пор, пока оно не будет вытекать из наливного отверстия.

Самосвальная платформа коробчатого типа сваривалась из четырехмиллиметровой листовой стали. Задний борт откидывался на верхних петлях (при опрокидывании платформы) или на нижних цапфах (для удобства загрузки при использовании самосвала для перевозки грузов). Задний борт также мог быть подвешен на цепях в горизонтальном положении для перевозки в кузове самосвала длинномерных грузов.

Подобная универсальность самосвала MA3-205 пришлось эксплуатационникам по вкусу и здорово их выручала, так как автомобилей все время не хватало и имеющиеся машины могли привлекаться для перевозки самых разных грузов. Известны случаи, когда самосвалы MA3-205 временно использовались даже для междугородних грузоперевозок, поскольку, видимо, просто не было другого выхода, а их прямобортная самосвальная платформа вполне могла служить бортовой платформой. Вот только каково было водителю преодолеть большие расстояния на этом тихоходном грузовике?

Для перевозки легковесных грузов борта самосальной платформы MA3-205 часто наращивались. Обычно это делалось

с помощью деревянных щитов, вставлявшихся в специальные скобы в бортах кузова. В этом случае объем самосальной платформы мог возрастать до 4,7 м<sup>3</sup>, что делало MA3-205 пригодным для перевозки

легковесных грузов, например керамзита (легкого пористого строительного материала, получаемого обжигом глины или глинистого сланца) или сельскохозяйственной продукции.



Самосвал MA3-205, установленный на постамент перед главной проходной Минского автомобильного завода





Конечно, массовый универсальный вариант пятого поколения самосвала не мог удовлетворить все запросы потребителей. Не удивительно, что на местах МАЗ-205 часто подвергался всевозможным переделкам — эксплуатанты были вынуждены приспособлять его для собственных нужд. Не отставал в создании различных самосвальных версий и исполнений и Минский автозавод, пытавшийся запустить в производство наиболее нужные и востребованные варианты самосвальной техники.

## МАЗ-205А

В конце 40-х годов многие отечественные автозаводы, отвечая на запросы потребителей, вынуждены были создавать на базе своих основных моделей седельные тягачи. В 1949 году единственной серийной моделью Минского автозавода был самосвал МАЗ-205, поэтому и седельный тягач МАЗ-205А был создан на его базе. От аналогичной машины, разработанной в Ярославле на базе грузовика ЯАЗ-200, минский вариант отличался более короткой колесной базой, а также специально созданным для него полуприцепом МАЗ-5201, учитывающим эту особенность тягача.

По сравнению с обычным грузовиком ЯАЗ-200 грузоподъемностью 7 т, автопоезд МАЗ-205А-МАЗ-5201 мог перевозить по асфальту 12 т груза, что считалось заметным достижением, ведь выпуск трехосных бортовых грузовиков ЯАЗ-210 грузоподъемностью 12 т был начат только в 1951 году. При этом автопоезд, созданный в 1949 году, оказался более маневренным и экономичным, чем трехосный грузовой автомобиль. Несмотря на все преимущества этой сцепки, промышленную партию МАЗ-205А-МАЗ-5201 завод смог изготовить только в 1952 году, при этом ее общий тираж составил всего 166 экз.

## МАЗ-205Б

Самосвал МАЗ-205 с универсальной платформой, пригодной, в том числе, для перевозки обычных грузов (не сыпучих), за счет плоского днища и прямых вертикальных бортов плохо подходил для транспортировки скальных пород в карьерах и на строительстве крупных гидросооружений типа ГЭС. Во-первых, конструкция стандартного кузова не выдерживала ударных нагрузок крупных камней и быстро приходила в негодность, во-вторых, открываемый задний борт мешал сходу крупных камней при разгрузке. И если с последним недостатком мирились, просто демонтируя задний борт (при этом страдала вместимость кузова,



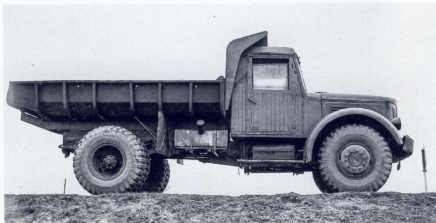
Тягач МАЗ-205А с полуприцепом МАЗ-5201

так как груз на небольшой платформе без заднего борта легко ссыпался на землю), то с надежностью платформы надо было что-то делать.

В результате на Минском автомобильном заводе в 1952 году создали модификацию МАЗ-205Б с новой корытообразной самосвальной платформой, без заднего борта и с защитным козырьком над кабиной. Ее усиленные борта и днище должны были более успешно воспринимать ударные нагрузки, а отсутствующий задний борт не мешать разгрузке. Сам кузов стал длиннее, а в задней части имел еще и небольшой подъем днища — такая конструкция кузова

предотвращала ссыпание груза с кузова при перевозке породы «с шапкой».

Несмотря на положительные результаты испытаний опытно-промышленной партии самосвалов МАЗ-205Б, в серию они запущены не были, так как их изготовление требовало серьезной перенастройки оборудования для массового производства. К тому же примененные при их изготовлении сорта стали оставались в дефиците и их фондов для серийного производства не было отпущено. Тем не менее, удачная конструкция кузова МАЗ-205Б во многом была повторена при разработке самосвалов следующего поколения МАЗ-503.



Карьерный самосвал МАЗ-205Б

## МАЗ-200Б

Каждый год во время уборки урожая страна сталкивалась с проблемой транспортировки сельскохозяйственной продукции с мест заготовки до мест хранения и переработки. Причем наиболее актуальной была проблема транспортировки зерновых культур, поскольку кузова имеющихся в наличии грузовых автомобилей и самосвалов не обеспечивали сохранность перевозимого груза как от атмосферных осадков, так и от потерь при транспортировке — зерно просто сочилось на дорогу через многочисленные щели в кузове.

Вопрос о создании специализированного автомобильного транспорта для перевозки зерновых был поднят на самом высоком уровне. Как следствие, всем автомобильным предприятиям, занимающимся выпуском самосвальной техники, было выдано указание о разработке и производстве специализированных самосвалов-зерновозов. Не стал исключением и Минский автозавод.

В качестве базового шасси для зерновоза было выбрано длиннобазное МАЗ-200, а не короткобазное МАЗ-205, так как удельный вес зерна небольшой, а чтобы полностью использовать грузоподъемность минского грузовика, необходима платформа довольно внушительных размеров. Конструкторы посчитали, что проще это решение воплотить на длиннобазной машине, тем более что после уборочной страды такой автомобиль можно было использовать как обычный грузовик.

Собственно и самосвальный кузов МАЗ-200Б не сильно отличался от обычного грузовика — та же бортовая платформа с тремя откидывающимися деревянными бортами, только выполненная на специальном подрамнике и оснащенная гидроцилиндром для опрокидывания (соответственно, КОМ и насосом). Кузов такой машины мог разгружаться не только назад, но и на боковые стороны (возможность трехсторонней разгрузки), что было очень важно для аграриев.

В целом самосвал МАЗ-200Б, созданный в 1954 году, мог бы серьезно ускорить и облегчить вывоз урожая с полей страны, если бы его запустили в серийное производство. Но по многим причинам, в том числе потому, что Минский автозавод не мог начать изготовление этой машины без ущерба для выпуска обычных строительных самосвалов, проект не удалось реализовать до конца.



Сельскохозяйственный самосвал МАЗ-200Б



Самосвал МАЗ-506 с боковой разгрузкой кузова

## МАЗ-506

Еще одной модификацией самосвала МАЗ-205 стала модель МАЗ-506 с боковой разгрузкой кузова. В отличие от ранее созданного сельскохозяйственного самосвала МАЗ-200Б, эта машина осталась строительной.

Эксплуатация самосвалов МАЗ-205 в составе автопоездов с одним или двумя двухосными прицепами была связана с определенными трудностями, поскольку серийный грузовик имел разгрузку кузова только назад. В местах свала груза такие автопоезда приходилось либо расцеплять (на что затрачивалось много сил и времени), либо организовывать специальные разгрузочные площадки, где автопоезда, маневрируя определенным образом, могли

разгрузиться не расцепляясь, но потом груз приходилось перемещать бульдозерами с площадки в нужном направлении. Все это было неудобно, поэтому в 1958 году в Минске был создан самосвал с боковой разгрузкой кузова, способный работать в составе автопоездов с прицепами, где реализован подобный принцип разгрузки кузовов.

Несмотря на отмеченные в процессе испытаний недостатки (в частности, подсыпки груза при разгрузке под колеса машины), МАЗ-506 был рекомендован к серийному производству и даже некоторое время производился в прессе как серийное изделие, хотя в заводской статистике производства упоминается о выпуске этой машины отсутствует.





Самосвальный автопоезд АСП-18

## АСП-18

В 1959 году в Москве, при автокомбинате №2 Мосстройтранса, был создан цех новой техники, который занимался постройкой специализированного подвижного состава для автокомбината и системы Главмосавтотранса в целом. В основном строили самосвалы с боковой разгрузкой.

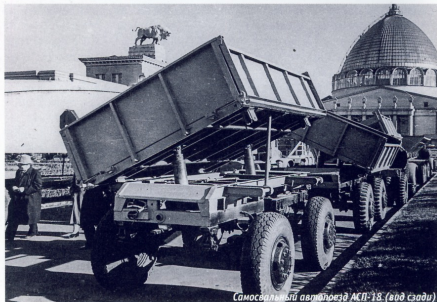
Так, совместно с Центральными авторемонтными мастерскими (ЦАРМ) Главмосавтотранса, на автокомбинате на базе самосвала МАЗ-205 в первый же год был создан самосвальный автопоезд АСП-11 с боковой разгрузкой кузовов, состоящий из шеститонного автомобиля-тягача и пятитонного самосвального прицепа СП-5 на базе прицепа-шасси А-731, изготовленного Ленинградским заводом треста ГАРО. Впоследствии грузоподъемность автопоезда увеличили за счет применения шеститонного прицепа СП-6. После этого автопоезд получил наименование АСП-12.

При установке на самосвал МАЗ-205 шестцилиндрового двигателя ЯМЗ-206 повышалась мощность тягача (с соответствующим удлинением капота и перестановкой радиатора вперед под шестцилиндровый двигатель) и появлялась возможность включения в состав автопоезда еще одного шеститонного прицепа. Общая грузопод-

ъемность автопоезда возрастала до 18 т (АСП-18).

Такие большие трехвальные автопоезда во главе с МАЗ-205 существенно снижали себестоимость перевозки сыпучих грузов на значительные расстояния. Эти автопоезда широко использовались для транспортировки строительных материалов из карьеров ближнего Подмосковья в столицу.

Не раз они демонстрировались на различных выставках, в том числе на ВДНХ СССР, а документацию на них Главмоостранс рассылал всем желающим. Поэтому такие автопоезда, правда в значительно меньших количествах, строились и в других городах местными авторемонтными заводами. При этом внешне они могли немного отличаться от столичных, но суть оставалась той же.



Самосвальный автопоезд АСП-18. (год создания)

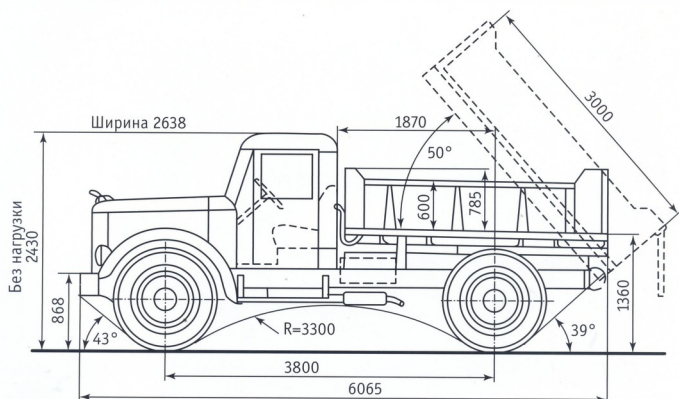


Схема МА3-205

## Технические характеристики МА3-205

Число мест	3
Грузоподъемность	6000 кг (по грунту 5000 кг)
Максимальная скорость	52 км/ч
Расход топлива при скорости 30–40 км/ч	35 л
Электрооборудование	24V
Аккумуляторная батарея	2x6-СТ-128
Генератор	Г-106
Реле-регулятор	РР-106
Стартер	СТ-26
Размер шин	12,00-20
Емкость топливных баков	105 л
<b>Масса, кг</b>	
снаряженная	6600
полная, в том числе:	12 825
на переднюю ось	3560
на заднюю ось	9265
<b>Наименьший радиус поворота, м</b>	
по колее внешнего переднего колеса	9,0
<b>Рулевой механизм</b>	
червяк с боковым сектором, передаточное число — 21,5	
<b>Подвеска передняя</b>	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, амортизаторы гидравлические, рычажные, двустороннего действия	
<b>Подвеска задняя</b>	
зависимая, на двух продольных полуэллиптических рессорах, с дополнительными рессорами	

## Тормоза

ножной — колодочный, с пневматическим приводом, действует на все колеса  
ручной — ленточный, на трансмиссию с механическим приводом

## Сцепление

однодисковое, сухое, с механическим приводом

## Коробка передач

механическая, пятиступенчатая, с синхронизаторами на II–V передачах

## Передаточные числа

I — 6,17; II — 3,40; III — 1,79; IV — 1,00; V — 0,78; задний ход — 6,69

## Главная передача

двойная: пара конических шестерен со спиральными зубьями и пара цилиндрических; передаточное число — 9,81

## Двигатель

ЯАЗ-М204А, рядный, дизельный, двухтактный с прямооточной продувкой, четырехцилиндровый, водяного охлаждения

Диаметр цилиндра, мм 108,0

Ход поршня, мм 127,0

Рабочий объем, л 4,65 л

Степень сжатия 17,0

Порядок работы цилиндров 1-3-4-2

## Максимальная мощность

120 л.с. при 2000 об/мин

## Максимальный крутящий момент

47 кгс·м при 1200–1400 об/мин



# ДОРОГОЙ ЧИТАТЕЛЬ!

Теперь начать подписку можно **в любой момент\***!  
Узнайте больше на [subscribe.deagostini.ru](http://subscribe.deagostini.ru)

## ПРЕИМУЩЕСТВА ПОДПИСКИ:

ГАРАНТИЯ  
ЦЕНЫ



ПОЛНЫЙ  
КОМПЛЕКТ



УДОБНАЯ  
ОПЛАТА



ДОСТАВКА  
ПО РОССИИ



\*Подробнее об условиях на сайте [deagostini.ru](http://deagostini.ru) и по телефону горячей линии 8 (495) 660-02-02

## В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ

СПРАШИВАЙТЕ В КИОСКАХ ЧЕРЕЗ 2 НЕДЕЛИ

ОДА3-47093 (ЗИЛ-4331)

Спрашивайте в киосках или закажите  
на сайте [www.deagostini.shop.ru](http://www.deagostini.shop.ru)

Представленные изображения могут отличаться  
от фактического внешнего вида моделей,  
приведенных в каталоге



16+

forum.ru

DeAGOSTINI

