**07-168 МАЗ-205 4х2 строительный самосвал гп 6 тн задней выгрузки, ёмкость кузова 3.6 м3, мест 3, полный вес 12.8 тн, ЯАЗ-М204/М204А 110/120 лс, 50 км/час, 98721 экз., г. Минск 1947-65 г.**



9 августа 1944 г., всего через 6 дней после освобождения Минска от немецко-фашистских войск, в старых ремонтных мастерских началась сборка армейских грузовиков "Студебекер" (Studebaker) из узлов, поступавших из США по ленд-лизу. В 1945 г. правительство СССР приняло решение о создании на их базе предприятия по производству тяжелых грузовиков - Минского автомобильного завода (МАЗ). Первыми машинами, которые были изготовлены к 1 ноября 1947 г., стали 6 тонные самосвалы МАЗ-205 с прямобортными кузовами, полностью созданные специалистами Ярославского автозавода (ЯАЗ-205). Его основой являлся автомобиль ЯАЗ-200, от которого МАЗ-205 унаследовал 4-цилиндровый 2-тактный дизель ЯАЗ-204А (4650 см. кв., 110 л.с.) с непосредственным впрыском и прямоточной продувкой, основой которого были американские моторы «4-71» производства Дженерал Моторс (GM). Автомобиль с колесной базой 3800 мм оборудовали 5-ступенчатой коробкой передач Ярославского завода, пневматическим приводом тормозов, дерево-металлической кабиной, дисковыми колесами. При полной массе 12,8 т самосвал развивал максимальную скорость 50 км/ч.

Именно с самосвалов, а не с бортовых машин началось производство на «МАЗе». Внешне минский самосвал отличался от ярославского прежде всего решеткой радиатора с вертикальными брусьями, отсутствием на крышке капота фигурки медведя, символики Ярославского автозавода. Вместо этого на боковинах капота с двух сторон красовалась стилизованная фигурка зубра, символики нового Минского автозавода; двери кабины были обшиты металлическим листом, а не деревянными планками. Кроме внешних отличий имелись и технические, такие как единый карданный вал вместо двух, большая грузоподъемность. Изначально большая часть узлов и агрегатов приходила на автозавод из Ярославля, но затем постепенно с вводом новых цехов МАЗа по производству необходимых деталей из Ярославля стали приходить только дизельные двигатели. Самосвалы МАЗ-205 составляли львиную долю производства, поскольку в них нуждалась вся страна, восстанавливаемая после войны. В течение всего серийного производства МАЗ-205 подвергался различным доработкам и усовершенствованиям. Так, начиная к конца 50-х, лобовые стекла кабины получили резиновые уплотнители вместо прежних деревянных, с 1958 года мощность двигателя была поднята со 110 до 120 л.с. Самосвал выпускался в течение почти 18 лет и был снят с производства года.

В период с 1947 по 1966 годы было выпущено 98 721 самосвалов МАЗ-205. Ниже в таблице приведены данные выпуска по годам:

Год *1947 1948 1949 1950 1951 1952 1953 1954 1955 1956*

Количество 18 206 1207 2394 3501 3477 3976 4786 5222 5448

Год *1957 1958 1959 1960 1961 1962 1963 1964 1965 1966*

Количество 6437 6689 7283 7709 7575 8192 8363 10 018 6219 1

До начала 50-х МАЗ-205 являлся единственным производимым в СССР тяжелым самосвалом. С 1951 года на Ярославском автозаводе начался выпуск более грузоподъемного самосвала ЯАЗ-210Е, однако он производился в недостаточных количествах, поэтому наиболее массовым из тяжелых самосвалов продолжал оставаться МАЗ-205.

Ко второй половине 50-х самосвал значительно устарел. Деревометаллическая кабина, двухтактный шумный дизель, кузов уже недостаточного объёма и без защитного козырька над кабиной. Все это говорило о том, что самосвалу требовалась замена на более современную и совершенную модель. В 1958 году на заводе был построен опытный образец самосвала МАЗ-503 с совершенно иной, более прогрессивной компоновкой с кабиной над двигателем. Однако путь на конвейер занял у новой модели целых 7 лет, а потому всё это время порядком устаревший МАЗ-205 продолжал выпускаться заводом. Основная масса МАЗ-205 начала заменяться в автохозяйствах страны с конца 60-х по середину 70-х, однако некоторые самосвалы-долгожители продолжали эксплуатироваться и в 80-х годах.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 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-М204В (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 |
| \* При движении с прицепом грузоподъёмность автомобиля 5000 кг  \*\* По шоссе | | | |

