**02-397 МАЗ-505А 4х4 полноприводный армейский бортовой автомобиль, грузоподъемность: по шоссе 5 т, по бездорожъю 4 т, прицеп до 9 т, мест 2, вес: снаряженный 6.1 т, полный до 11.1 т, ЯМЗ-236 180 лс, 60 км/час, опытный 1 экз., МАЗ г. Минск, 1962 г**.



 В 1953 году построили первый в семействе МАЗ полноприводный автомобиль - лесовоз МАЗ-501 с коником и задними двухскатными колёсами, работавший в сцепе с прицепом-роспуском и способный вывозить из леса 30-метровые хлысты древесины. Им заинтересовалось Министерство обороны и на следующий год организовало испытания конструктивно идентичного седельного тягача МАЗ-501В в сцепе с военным полуприцепом.

 В 1957-м начался мелкосерийный выпуск 4-тонных грузовых вездеходов МАЗ-502 с металлическими кузовами с откидными скамейками для перевозки 16-18 солдат и варианта 502А с лебёдкой. Эту гамму дополнил седельный тягач 502В.​ Машины были оборудованы двухтактным дизелем мощностью 130 л.с., пневматическим усилителем рулевого механизма и главной революционной находкой своего времени – двухступенчатой раздаточной коробкой с несимметричным межосевым блокируемым дифференциалом, передававшим на задний мост 2/3 общего крутящего момента

 В семействе МАЗ-500 так же предусматривали и полноприводные версии, причем базовым считался армейский пятитонный МАЗ-505 с односкатными задними колесами (развитие капотной модели МАЗ-502). Опытный образец в варианте МАЗ-505А (без лебедки) построили в 1962 г. с использованием узлов и деталей от МАЗ-502 и сохранил легендарный несимметричный дифференциал. Он был способен буксировать прицепы или артиллерийские орудия полной массой до 12 тонн.

 На базе МАЗ-505 планировали выпускать седельный тягач МАЗ-508 и лесовоз МАЗ-509. Первый отличался односкатными колесами (как у МАЗ-505), второй - двухскатными колесами заднего моста. Но из всего семейства МАЗ-508 построили только опытный образец седельного тягача сельскохозяйственного назначения МАЗ-508В. Формально, как седельный тягач, он считался разновидностью МАЗ-508, но по эксплуатационным качествам и внешне больше походил на лесовоз МАЗ-509.

 Лесовоз МАЗ-509 - единственный из всей гаммы полноприводных машин в семействе МАЗ-500, который довели до производства. Опытные образцы лесовоза построили в 1964 г., а в 1966 г. в производство пошел МАЗ-509П (промежуточный), который имел много временных агрегатов,

заимствованных у МАЗ-501 Б. В частности, от последующих лесовозов он отличался однодисковым сцеплением, иными передаточными числами коробки передач и раздаточной коробки, а также планетарными редукторами в ступицах переднего моста (как на МАЗ-505 и МАЗ-508). Поздние лесовозы МАЗ-509П имели передний мост иной конструкции. Всего было изготовлено 1907 экземпляров МАЗ-509П.

 С 1968 г. выпускали МАЗ-509 с увеличенной на 1 т грузоподъемностью и приспособлением для погрузки прицепа-роспуска (на МАЗ-509П такой системы не было).

Модификации

Модификации МАЗ-505: МАЗ-505А - бортовой без лебедки (опытный образец, 1962 г.); МАЗ-505Ш - шасси для надстроек: МАЗ-508 - седельный тягач; МАЗ-508Г-седельный тягач для работы с активным полуприцепом; МАЗ-508В - седельный тягач с двухскатными задними колесами и гидрооборудованием для работы с самосвальным полуприцепом-зерновозом

(опытный образец, 1963 г.).

 Радует что, наработки по МАЗ-505 не пропали даром – МАЗ знаменит своими лесовозами. А вот военная машина с компоновкой аналогичной МАЗ-505 – МАЗ-5316 – появился без малого через сорок лет.

 *Из статьи «МАЗы 4х4 – интересные вездеходы, которые так и не пошли в серию» на vk.com/@com\_drive-mazy-4h4, 01.08.2022.*

 В каждом поколении белорусских грузовиков присутствовали автомобили с колесной формулой 4х4. Вот только до серийного производства добралось далеко не все из того, что было запланировано.

 Полноприводные грузовики в семействе МАЗов второго поколения планировались с самого начала. Предполагалось, что их будет две «ветки»: с односкатной ошиновкой для военных нужд и с двускатной – для народного хозяйства.

 В первую входили бортовые грузовики МАЗ-505А с грузоподъемностью 5 тонн и МАЗ-505 с грузоподъемностью 4,5 тонны. Последний был рассчитан и на работу в составе автопоезда с прицепом МАЗ-5218 грузоподъемностью 6 тонн. Кроме того должно было появиться шасси МАЗ-505Ш с грузоподъемностью 5,8 тонн, седельный тягач МАЗ-508 с полуприцепом МАЗ-5245 грузоподъемностью 9 тонн и седельный тягач МАЗ-508Г предназначенный для работы в паре с активным полуприцепом МАЗ-844 грузоподъемностью 10 тонн.

«Народные» версии должны были быть представлены: лесовозом МАЗ-509, седельным тягачом МАЗ-508В с полуприцепом МАЗ-842 грузоподъемностью 11,5 тонн, седельным тягачом МАЗ-509В для работы с полуприцепом МАЗ-5245Б грузоподъемностью 12,5 тонн, самосвалом с одноместной кабиной МАЗ-509С грузоподъемностью 7,5 тонн и шасси МАЗ-509Ш грузоподъемностью 7 тонн.

 Несмотря на то, то первые опытные «пятисотки» появились еще 1958 году, очередь до вездеходов дошла только в 1962-м. Да и то, от былого величия планов, по факту осталось немного. Так из «армейских» версий в реальности был собран только МАЗ-505А. Он прошел цикл испытаний, но дальше них дело не пошло. Более того, нет подтверждения, что был собран даже МАЗ-505 с лебедкой. Не говоря уже обо всех остальных вышеперечисленных модификациях. Видимо, военным разработка совершенно не понравилась.

 А вот с «народными» полноприводниками дела обстояли лучше. Первым из них стал МАЗ-508В, собранный 1963 году. Несмотря на «армейское» обозначение машина представляла собой гражданский вариант с двухскатной ошиновкой заднего моста. Седельный тягач активно испытывали с самосвальными полуприцепами МАЗ-842 и МАЗ-5232.

 Чуть позже, в 1964 году появились опытные образцы лесовоза МАЗ-509, который и стал в итоге первым серийными полноприводным МАЗом «пятисотого» семейства. Правда, ввиду того, что с внедрением всех запланированных новшеств дела обстояли не очень, первоначально в серию пошел МАЗ-509П (промежуточный). Эти машины легко узнавались по здоровенной ступице переднего моста с планетарными редукторами. Всего с 1966 по 1968 год было собрано почти 2 тысячи таких «переходных» лесовозов.

 В 1968 году белорусы смогли освоить все, что хотели и буква «П» из индекса исчезла. Лесовозы МАЗ-509 получили увеличенную на 1 тонну грузоподъемность и возможность производить самопогрузку прицепа-роспуска. Ну и передняя ступица теперь имела вид, который мы все помним. До 1976 года было выпущено 26,6 тысяч МАЗ-509.

 Вместе с новыми лесовозами завод занимался и другими модификациями. Так было собрано шасси МАЗ-509Ш. Естественно, испытывать его без надстройки было нецелесообразно, а потому на него водрузили деревянную бортовую платформу. Из той информации, что имеется на данный момент, можно сказать, что машин было, как минимум две и обе они проходили опытную эксплуатацию на Севере.

 Кроме того был собран и самосвал МАЗ-509С. Правда, от идеи выпускать специальную одноместную кабину к тому моменту уже отказались, так что машина выглядела стандартно, за исключением переднего ведущего моста. Опытный образец активно гоняли как в одиночку, так и в составе автопоезда с самосвальным прицепом МАЗ-847.Так же были собраны и опытные седельные тягачи МАЗ-509В и МАЗ-509Г. Но, к сожалению, их нормальных фото пока не нашлось. Есть лишь кусочек, когда они стояли в общей колонне.В 1976 году минчане усовершенствовали ряд агрегатов и установили на серийный лесовоз обновленную кабину. Она визуально не сильно отличалась от предыдущей, но зато отвечала всем международным требованиям. Теперь машина стала называться МАЗ-509А. Помимо стандартной комплектации с конвейера сходили экспортные лесовозы МАЗ-509Э и «тропические» МАЗ-509Т.

«*МАЗ-505: перспективный полноприводный грузовик СССР», 14.04.2022 autohs.ru*

 Минский автозавод, как и многие другие советские автопредприятия, имел в своей гамме специализированные военные грузовики. Первой такой машиной стал МАЗ-502 — капотный двухосный автомобиль, с дизельным мотором и полным приводом. Грузовик получился не слишком удачным и особого распространения в войсках не получил. В начале 1960-х минчане освоили новое семейство грузовиков МАЗ-500 с прогрессивной бескапотной компоновкой. Вскоре в гамме появился новый военный грузовик МАЗ-505.

 Первый и единственный экспериментальный образец МАЗ-505 был построен в 1962 году. Он представлял собой двухосный бортовой грузовик с кабиной над двигателем и полноприводной трансмиссией. Специально для этой машины минчане разработали усиленный передний мост с двухступенчатыми планетарными редукторами в ступицах колес. Кроме того автомобиль оборудовали 2-ступенчатой «раздаткой» с несимметричным межосевым дифференциалом с возможностью блокировки.

 Как и положено для автомобилей такого класса в основе МАЗ-505 находилась прочная лонжеронная рама. Подвески зависимые, рессорные. Тормоза всех колес барабанные, пневматические. Колеса размерностью 15,00-20 односкатные с развитыми грунтозацепами. В общем классический армейский грузовик, но с изюминкой в виде бескапотной кабины. Последняя перекочевала с гражданского МАЗа 500-серии и считалась по меркам своего времени довольно комфортной. Она была двухместной, цельнометаллической в приятном округлом дизайне, да к тому же с дополнительным спальным местом. Под кабиной скрывался 11-литровый V-образный 6-цилиндровый дизель ЯМЗ-236 мощностью 180 л.с. Работал он в паре со стандартной 5-ступенчатой МКПП. Сразу за кабиной располагалась стальная бортовая платформа с полезной площадью пола 8,7 м2.

 Испытания проведенные в 1963 году, выявили ряд недостатков МАЗ-505. Грузовик получился довольно тяжеловесным. Его снаряженная масса достигала 6100 кг, при грузоподъемности в 5000 кг (4000 кг на бездорожье). Таким образом исходя из двухосной конфигурации, осевые нагрузки у минского грузовика были далеки от оптимальных. На переднюю ось приходилось 5300 кг от полной нагрузки, на заднюю — 5800. Как следствие на слабонесущих грунтах грузовик чувствовал себя крайне неуверенно.

 Тем временем к серийному производству во всю готовился трехосный Урал-375, который по большинству эксплуатационных параметров был намного лучше минской машины. Все это привело к закономерному результату. В 1963 году проект закрыли, а единственный опытный образец разобрали.