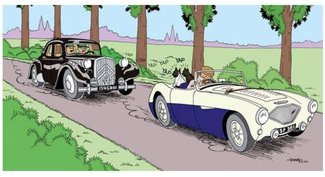

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Słodkie maleństwa

przez Zbigniew Kluczkowski | 7 lipca, 2026 0 komentarzy

Radziecka gospodarka planowana wydała na świat zarówno gorzkie jak i całkiem słodkie owoce. W okresie zimnej wojny w krajach związkowych powstawały konstrukcje wojskowe jak i cywilne, o których do dziś niewiele wiadomo. Jednymi z nich są tzw. jeździdła. Choć nazwa sugeruje „coś" małego, wcale nie jest to takie małe. „Jeździdłami" nazywa się ogromne pojazdy transportowe używane przez wojsko oraz zakłady wydobywcze. Jednym z liderów branży jest Biełaz – szczytowe osiągnięcie białoruskiej myśli technicznej.

Mińskie Zakłady Samochodowe rozpoczęły działalność 16 lipca 1944 roku. Pierwsza produkowana ciężarówka nie była olbrzymem. 6-tonowy MAZ 200 był kopią JaAZ-a. Ciężarówka powstawała w zakładach w Jarosławiu od 1947 roku a trzy lata później na mocy dekretu produkcję przeniesiono do Mińska. Pojazd produkowano aż do 1965 roku. Przez cały okres produkcji do napędu używano 4-cylindrowego silnika o poj. 4,7 litra będącego kopią jednostki Detroit Diesel. Była to pierwsza jednostka wysokoprężna powszechnie używana w radzieckich ciężarówkach.

MAZ 200

Źródło: motorstown.com

Obok małego MAZ-a w mińskim zakładzie powstawał również większy model 525. Pierwsze plany tego kolosa powstały jeszcze w zakładach w Jarosławiu. Ważący ponad 24 tony kolos był kopią mniejszego modelu. Wysokością 3,7 m oraz szerokością 3,2 metra przewyższał dotychczasowe konstrukcje. Do napędu użyto silnika o poj. 38,8 litra zamkniętej w 12 cylindrach. Była to konstrukcja powszechnie używana w czołgach oraz lokomotywach a jej moc w zależności od wersji wynosiła pomiędzy 450 a 700 KM.

Podstawowym zastosowaniem tego kolosa było przenoszenie broni – służył jako ciągnik artyleryjski lub jako mobilna wyrzutnia rakiet. Pojazd był częstym widokiem na paradach na Placu Czerwonym, gdzie z dumą prezentowano nowe osiągnięcia militarne. 525-tka nie była demonem szybkości i osiągała najwyżej 55-60 km/h, choć według kierowców mogła jeszcze więcej. Zużycie ropy w okolicach 50 litrów na 100 km było normą, ale tylko podczas jazdy na „pusto". Obciążona ciężarówka z łatwością podwajała ten wynik. Pojazd wytwarzano do 1967 roku.

Wcześniej, bo w 1959 roku produkcję przeniesiono do zakładu w Żodino a markę zmieniono na Biełaz. W nowej fabryce, oprócz zamówień wojska, realizowano również zamówienia kopalń. To głównie na ich potrzeby powstał nowy model, w którym zastosowano niską kabinę oraz pozbyto się charakterystycznego „ryjka" na rzecz wydłużenia powierzchni użytkowej. W ten oto sposób powstał stwór o numerze 543 – miał dwie podwójne wąskie kabiny umieszczone po bokach silnika. Technika nadal pochodziła z poprzednika.

MAZ/Biełaz 543

Źródło: wikiwand.com

Podczas, gdy seria 543 oraz jej następca 7310 prężyły muskuły wożąc coraz to większe rakiety, ich cywilne odmiany znalazły zastosowanie w kopalniach odkrywkowych. Wczesniej, bo już w 1957 roku do produkcji wprowadzono wywrotkę 530, którą wyposażono w ten sam 450 – konny silnik. Pojazd o nośności 15 ton doskonale przyjął się w kopalniach. Produkowany do 1963 roku model 530 dał początek wyścigowi na tonaż. W tym samym czasie na Zachodzie konstruowano modele o wadze do 100 ton. Co na to „Mateczka Rosja"?

Nowy model 540 miał udźwig 27 ton, choć był dwie tony lżejszy od poprzednika. Nowy silnik radzieckiej ery downisingu miał 22 litry pojemności i moc 375 KM. Pojazd był nieco szybszy i oszczędniejszy od poprzednika. Część maszyn była wyposażona w instalacje gazu CNG dla jeszcze lepszej (a raczej jakiejkolwiek) ekonomii. Jednak i ten model okazał się zbyt mały. Kopalnie potrzebowały czegoś większego. W dodatku fabryka zaczęła mieć problemy finansowe. Okres odprężenia spowodował brak zamówień ze strony wojska.

Biełaz podjął rękawicę rzuconą przez zachodnich producentów wozideł. Seria 75 zapoczątkowała nowy rozdział w historii firmy. Przekroczenie ładowności 100 ton nie było trudne, ale wraz ze wzrostem wagi pojawiły się problemy z napędem. Rozwiązaniem okazał się napęd elektryczny, dla którego generatorem był silnik spalinowy. Układ napędowy składał się z silników elektrycznych umieszczonych w piastach kół a silnik spalinowy nie był połączony z kołami. W ten oto sposób moc silników przekroczyła 1000 KM a moment obrotowy przekroczył … wszelkie pojęcie.

Wraz z otwarciem na Zachód białoruskie zakłady zyskały nowe rynku zbytu. Nowe modele były coraz większe i większe. Osiągając szerokość 8 metrów przestały być poręczne i już straciły prawo do poruszania się po drogach publicznych. Wraz z malejącym przebiegiem wzrastała ładowność osiągając absurdalne 220 ton. Obecnie największy model może przewieźć aż 450 ton ładunku. Sam waży niemal 250 ton, co czyni go największym jeździdłem pracującym na terenie kopalni lub kamieniołomu. Konkurencja nie ma nic podobnego w swojej ofercie.

Obecnie największe modele Biełaza to odpowiedniki Chevroleta Volta i Fiskera Karmy w świecie ciężarówek. Wspomniane 450 ton ładunku może przewozić model 75710, którego zespół napędowy ma moc 4600 KM. Długi na 20, szeroki na 10 i wysoki na 8,7 metrów kolos osiąga prędkość około 64 km/h. Moment obrotowy o wartości 18626 Nm z niespotykaną łatwością wprawia w ruch to „maleństwo". Efektywność energetyczna, którą tak podkreślają producenci ekologicznych środków transportu, wynosi 201 g paliwa na 1 KWh.

Biełaz 75710

Źródło: gizmaniak.pl

Pomimo upływu lat, Biełazy są nadal chętnie kupowane przez kopalnie oraz kamieniołomy. Białoruskie „maleństwa" dzielnie pokonują kolejne kilometry wożąc setki ton urobku. Prowadzenie takiego maleństwa dzięki licznym kamerom oraz wspomaganiu mechanizmów nie jest wcale trudne, o ile pamięta się o wymiarach odpowiadającym kilkupiętrowej kamiennicy. O cenie lepiej nie wspominać, ale za jazdę kolosem poruszającym się na 63-calowych kołach warto dać każde pieniądze. Wyjątkowość największej ciężarówki doceniono wpisem do Księgi Rekordów Guinnessa.

Visited 13 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: BieŁAZ , BieŁAZ75710 , kopalnia , największepojazdy , wozidło

Zobacz wpisy

Pan Jaguar →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Ding-dziong, youngtimery i przewaga

DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…

Samochód minimalny

Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (87) Ferrari (22) Fiat (30) Ford (22) Formula1 (8) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (15) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 5 488

Wszystkie wpisy: 670