**02-408 УралЗиС-5М 4х2 среднетоннажный бортовой грузовик гп 3 тн, мест 2+25, полный вес 6.25 тн, ЗиС-5М 76 лс, 60 км/час, 67000 экз., г. Миасс 1951-56 г.**



 30 ноября 1941 года Государственный Комитет Обороны (ГКО) принял решение о строительстве на базе авиабомбового завода №316 Миасского моторного завода. Предприятие должно было в кратчайшие сроки начать выпуск автомобильных двигателей и танковых коробок передач. Производственной базой стали эвакуированные моторный и некоторые другие цеха Московского завода им. Сталина.

 Результатом самоотверженных усилий автозаводцев стал досрочный выпуск первой продукции. 16 марта 1942 года было выпущено первое поршневое кольцо для двигателя ЗиС-5. Ровно через месяц после выпуска первой детали, 16 апреля 1942 года на конвейере была собрана первая коробка передач, а 30 апреля 1942 года – первый мотор ЗиС-5, отмеченный маркой МАЗиС (Миасский автомоторный завод им. Сталина). До конца 1942 года было изготовлено 9303 двигателя и 15375 коробок передач, которые отправлялись на ЗиС и Ульяновский автозавод, куда было эвакуировано сборочное производство московского автозавода.

 14 февраля 1943 года ГКО принял решение о переводе сборочного производства грузовиков ЗиС-5В (4х2) из Ульяновска в Миасс. 8 июля 1944 года за ворота завода вышли первые уральские грузовики. Всего до окончания войны было изготовлено 7813 двигателей, с главного конвейера Уральского автозавода сошло около 5,1 (в разных источниках фигурируют также цифры 5,5 и 6,8) тысяч автомобилей ЗиС-5В.

 С 1946 года в Миассе наращивали выпуск грузовика ЗиС-5В. В конструкцию автомобиля стали возвращаться те узлы и детали, которые не устанавливались в военное время.

 В 1947 году заводом был разработан план и график первой очереди модернизации автомобиля. В течение 1948-1950 годов проводилась доводка и внедрение в производство модернизированных узлов и систем автомобиля: усиленных шкворневого узла переднего моста, редуктора и полуосей заднего моста, гидравлического привода тормозов на все колеса; в двигателе вводились сменные тонкостенные вкладыши опор коленчатого вала и шатунов, поршневые кольца с равномерной эпюрой давления на стенки, короткие гильзы в цилиндрах, шестерни приводов вспомогательных агрегатов переводились на подшипники качения вместо втулок залитых баббитом, на переднем конце коленчатого вала вводился сальник вместо простого отражателя. Вводились также модернизированные центробежно-вакуумный автомат опережения зажигания, рулевой механизм, компрессор для накачки шин, новый буксирный прибор, глушитель, электрические указатели поворота, топливный бак был перенесен из-под сиденья водителя под грузовую платформу на левый лонжерон рамы, а его место занял аккумулятор. Из внешних отличий следует упомянуть кузов новой конструкции со стойками бортов швеллерного сечения. После осуществления этих мероприятий с 1951 года автомобиль стал именоваться «ЗиС-5 модернизированный» или ЗиС-5М. С 1951 по 1955 год было выпущено более 67 000 машин.

 В первом квартале 1956 года конструкция ЗиС-5М была существенно доработана. На автомобиль был установлен двигатель УралЗиС-355 с измененным КШМ, новыми карбюратором (К-75 или К-80), головкой блока цилиндров и поршнями из алюминиевого сплава. Это позволило повысить мощность двигателя до 85 л.с. и сокращению контрольного расхода топлива на 7%. Максимальная скорость автомобиля возросла до 70 км/ч. Дополнительно были внедрены: полнопоточный центробежный масляный очиститель двигателя, предпусковой подогреватель двигателя, облегчавший его пуск при температурах ниже минус 20°С, новый рулевой механизм типа ГАЗ-51, имевший глобоидальный червяк и двойной ролик, усиленный шкворневый узел переднего моста, увеличенный до 110 литров топливный бак, новый держатель запасного колеса, 12-вольтовое электрооборудование и ряд других улучшений, которые значительно повысили качество и технико-эксплуатационные параметры. Многие из этих узлов и систем были заимствованы от опытного УралЗиС-353, на котором к тому времени они уже прошли. стадию доводки. После внедрения указанных дополнительных мероприятий, этому автомобилю с февраля 1956 года был присвоен индекс УралЗиС-355. Внешне от ЗиС-5М новая машина отличалась крыльями новой обтекаемой формы. Подобные штампованные крылья были и на довоенных московских «ЗиСах», но миасская конструкция была более технологичной при штамповке и креплении на шасси.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АВТОМОБИЛЯ УРАЛЗиС

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Параметры | ЗиС-5В | ЗиС-5М | УралЗиС-355 | УралЗиС-352 |
| Грузоподъемность, т | 3,0 | 2,5 |
| Масса снаряженного автомобиля, кг | 3010 | 3100 | 3150 | 3670 |
| Полная масса, кг | 6150 | 6250 | 6300 | 6320 |
| Распределение полной массы по осям(без груза/с грузом), кг- на переднюю ось- на заднюю ось | 1210/14001800/4750 | 1260/14501840/4800 | 1330/15001820/4800 | 1500/16102170/4710 |
| Габаритные размеры, мм:- длина- ширина- высота | 606022802160 | 612523352160 | 612522802160 | 610723352280 |
| База, мм | 3810 |
| Колея передних колес, мм | 1545 |
| Колея задних колес, мм | 1675 |
| Клиренс, мм- под передним мостом- под задним мостом | 295250 |
| Наименьший радиус поворота по колее переднего колеса, м | 8,6 |
| Продольный радиус проходимости, мм | 5250 |
| Поперечный радиус проходимости, мм | 1300 |
| Углы въезда, съезда, град:- передний- задний | 6828 |
| Максимальная скорость, км/ч | 60 | 70 | 50 |
| Контрольный расход топлива при скорости 40 км/ч, л/100 км | 30 | 29 | 27 | 115/135\* |
| Двигатель | рядный, карбюраторный, 4-тактный, 6-цилиндровый | рядный, газовый, 4-тактный, 6-цилиндровый |
| ЗиС-5М | УралЗиС-355 | УралЗиС-352 |
| Рабочий объем, л | 5,55 |
| Степень сжатия | 5,3 | 5,7 | 7,0 |
| Максимальная мощность л.с. (об/мин) | 76 (2400) | 85 (2600) | 45 (2400) |
| Макс. крутящий момент, кгм (об/мин) | 28,5 (1200) | 29,5 (1200) | 18,0 (1200) |
| Электрооборудование | батарейное 6 В | батарейное 12 В |
| Сцепление | двухдисковое, сухое |
| Коробка передач | 4-ступенчатая, трехходовая |
| Передаточные числа КПП | 6,6; 3,74; 1,84; 1,0; задний ход - 7,63 |
| Главная передача | пара конических шестерен со спиральным зубом и пара цилиндрических шестерен |
| Передаточное отношение | 6,27:1 | 7,67:1 |
| Карданная передача | 2 закрытых шарнира на подшипниках скольжения |
| Колеса | дисковые со съемными бортовыми кольцами | дисковые с одним съемным бортовым кольцом |
| Размер шин | 37х7 или 210-20 |
| Тормоза | барабанные, двухколодочные |
| Рабочий привод | на два задних колеса, тросовый | на все колеса, с гидроприводом |
| Ручной тормоз | на колодки задних колес с троссовым приводом |
| Рулевой механизм, тип | глобоидальный червяк с кривошипом | глобоидальный червяк с роликом | глобоидальный червяк с кривошипом |
| Передаточное отношение | 15,9:1 | 20,5:1 | 15,9:1 |
| Запас топлива, л | 60 | 110 | 0,21\*\* |
| Октановое число бензина | 66 |  |
| Кабина | 2-х местная, двухдверная, полностью деревянная; ветровое стекло двойное, у водителя имеет поднимающуюся рамку |
| Стеклоочиститель | — | на поднимающей рамке с ручным приводом |
| Стеклоподъемники дверей | — | с ручным приводом |
| Платформа | деревянная с одним задним открываемым бортом | деревянная с тремя откидными бортами |
| Внутренние размеры платформы, мм- длина- ширина- высота борта | 30702070578 |
|  Параметры даны при полностью загруженном автомобиле. \* При абсолютной влажности чурок до 25%/до 40%, кг/100 км. \*\* Бункер газогенератора, м3. УралЗиС-352Л дополнительно имел чурочный ящик объемом 0,45 м3.  |