**02-395 ГЗТМ-893А, ГЗСА-893А мебельный фургон с задней двухстворчатой дверью для доставки мебели населению на шасси ГАЗ-52-01 4х2, гп 2 тн, объём 17.3 м3, мест 2, полный вес 5.4 тн, ГАЗ-52-01 75 лс, 70 км/час, ГЗСА г. Горький 1965-91 г.**



Особенностью перевозки мебели является незначительный ее объемный вес, что диктует необходимость создания кузовов - фургонов максимально возможной площади и вместимости. Кузов-фургон должен иметь достаточную внутреннюю высоту (не менее 2100 мм), мягкую обивку, мягкие приспособления для фиксации и крепления мебели при перевозке ее без упаковки. Первым массовым автомобилем для перевозки мебели стал кузов модели ГЗТМ-954 производства Горьковского завода торгового машиностроения на шасси ГАЗ-51А с удлиненной базой. После запуска в производство семейства грузовиков ГАЗ-52 начали выпускать и мебельные фургоны ГЗСА-893 и ГЗСА-893A. Их различия заключались в отсутствии грузоподъемного борта и несколько модернизированном кузове.

Автомобиль-фургон ГЗСА-893A, ГЗТМ-893A выпускался c 1965 года Горьковским заводом специализированных автомобилей на шасси ГАЗ-52А с увеличенной базой, далее - на шасси ГАЗ-52-01.

Кузов-деревометаллический, снаружи обшит листовой сталью, крыша покрыта фанерой, по которой натянута брезентовая парусина. Пол кузова ровный, потолок кузова обшит фанерой. Внутри кузова для предохранения мебели от повреждений по всему периметру стенок установлены в три ряда полумягкие валики. Вдоль крыши внутри кузова в три ряда натянуты струны, на которых подвешиваются мягкие жгуты-прокладки для разделения мебели. По боковым стенкам кузова в два ряда установлены стальные прутья, к которым крепятся передвижные полумягкие поперечины, служащие для разделения и крепления мебели в рядах. В задней стенке кузова имеется двухстворчатая загрузочная дверь, которая открывается до соприкосновения с боковинами. Проем двери равен внутренней ширине и высоте кузова. Для облегчения погрузки и выгрузки мебели сзади кузова под дверью установлен трап с рольгангами, который при движении автомобиля убирается на продольные брусья основания. Кузов в дневное время имеет естественное освещение через окна, расположенные в верхней части боковых стенок, в вечернее — освещается двумя электрическими плафонами, установленными внутри кузова у двери. Вентиляция кузова осуществляется через вентиляционные люки.

Мебельный фургон ГЗСА-893А пользовался большим спросом. Его конструкция не изменялась много лет, и с производства фургон сняли лишь в конце 80-х годов.

Основным недостатком кузовов-фургонов ГЗТМ-954 и ГЗТМ-893 являлось то, что при перевозке мебели номинальная грузоподъемность автомобилей использовалась лишь на 60—65%. Вместе с тем значительно увеличить площадь пола и объем кузова практически уже не представлялось возможным.

**Модификации:**

ГЗСА-893АБ автомобиль-фургон на шасси ГАЗ-52-08 с двигателем ГАЗ-52-07 для работы на сжиженных газах, с 1979 г.

ГЗСА-893Б автомобиль-фургон на шасси ГАЗ-52-28 с двигателем ГАЗ-52-07 для работы на сжатом газе 1985 г.

**Техническая характеристика.**

Грузоподъемность, кг – 2000

Собственная масса, кг – 3250, − на переднюю ось 1315, − на заднюю ось 1935  
Полная масса, кг – 5400, − на переднюю ось 1620, − на заднюю ось 3780  
Габаритные размеры, мм − длина – 6460, − ширина – 2500, высота 3460  
Внутренние размеры, мм − длина – 3750, − ширина 2215, − высота 2100  
Площадь пола, м² – 8,2

Объем кузова, м³ – 17,3  
Погрузочная высота, мм – 1250  
Проем двери кузова, мм – 2170х2000  
Уголь открывания двери, град – 270  
Масса кузова, кг – 950

**ГАЗ-52А** представлял собой шасси с колесной базой 3700 мм для установки специализированных фургонов. Опытно-промышленными партиями ГАЗ-52А стали выпускаться с середины 1964 года, а серийно - с середины 1965 года и до 1966 года, пока в производство не было запущено модернизированное шасси ГАЗ-52-01. По сути, ГАЗ-52А был первым серийным грузовиком 52-го семейства. Шасси ГАЗ-52-01 представляло собой развитие модели ГАЗ-52A и выпускалось в период 1966-91 г. (по некоторым данным - до 1993 года) и служило основой для установки различных цистерн и кузовов-фургонов. Размер колесной базы этого шасси составлял 3700 мм. На основе шасси ГАЗ-52-01 заводом был разработан бортовой грузовик ГАЗ-52-03 грузоподъёмностью 2,5 т с колёсной базой 3700 мм, который сходил с конвейера с июня 1966-го по 1 января 1974 года. На базе ГАЗ-52-01 выпускались топливозаправщики и топливотранспортировщики Одесского автоагрегатного завода, арзамасского "Коммаша", цистерны для перевозки воды и молока вологодского "Мясомолмаша" и далматовского "Молмашстроя", автофургоны Горьковского завода специализированных автомобилей.

**О заводе-изготовителе.**

ГЗСА - аббревиатура Горьковский завод специальных автомобилей. Все фургоны «Хлеб» и «Почта», автохолодильники, автолавки и пр. на шасси ГАЗ — это ГЗСА.   
 Завод был основан в 1937 году как кузовная мастерская конторы Главторга РСФСР и на первых порах производил автобусные кузова и прицепы. Годом позже в линейке появились разнообразные кузова для грузовых автомобилей, и с тех пор завод стал ведущим советским производителем спецтехники. Он сменил несколько названий. Назывался Горьковским автокузовным заводом, Горьковским автомобильным заводом холодильного оборудования, Горьковским заводом торгового машиностроения, а аббревиатуру ГЗСА получил в 1966 году. В 1983 году выпущен 300-тысячный фургон. С 1992 года открытое акционерное общество. Выпускал фургоны на шасси ГАЗ, ЗиЛ, КамАЗ, УАЗ, УралАЗ, садовые домики, инвалидные коляски, тележки для мороженого. Закрыт в 2012 году.

**Краткое техническое описание базового автомобиля.**

1. ГАЗ-52-01 (ГАЗ-52А) – шасси колёсной формулы 4×2 грузоподъёмностью 3000 кг (масса спецкузова и полезного груза).  
2. ГАЗ-52-03 – грузовой бортовой автомобиль колёсной формулы 4×2 грузоподъёмностью 2500 кг.  
**Двигатель** – ГАЗ-52-01 (до июня 1966 года имел маркировку ГАЗ-52), 6-цилиндровый, карбюраторный, четырёхтактный, рядный, нижнеклапанный, мощностью 75 л.с. при 2800 об/мин (с ограничителем), максимальным крутящим моментом 21 кГм при 1600-2000 об/мин, степенью сжатия 6,2 и рабочим объёмом 3485 см3.  
 Бензобак ёмкостью 90 л располагался на раме под кабиной. Топливо – бензин А-72.  
 Система смазки – комбинированная: под давлением и разбрызгиванием, с фильтрами грубой и тонкой очистки масла.   
 **Система охлаждения** – жидкостная, закрытая, с принудительной циркуляцией охлаждающей жидкости, с насосом центробежного типа. Радиатор – трубчато-ленточный (змейковый), трёхрядный. Также в систему входили 4-лопастный вентилятор и термостат жидкостного типа. Часть автомобилей оборудовалась жидкостным пусковым подогревателем с лампой.  
**Сцепление** – однодисковое, сухое, с механическим приводом.  
**Коробка передач** – трёхходовая, четырёхступенчатая (четыре передачи вперёд, одна назад, четвёртая передача – прямая), с синхронизатором инерционного типа для включения III и IV передач.  
**Карданная передача** – открытого типа, состояла из основного карданного вала, промежуточного карданного вала с промежуточной опорой и трёх карданных шарниров с игольчатыми подшипниками.   
**Главная передача** – спирально-коническая, с передаточным отношением 6,67. Дифференциал – конический, с четырьмя сателлитами. Полуоси – полностью разгруженные.  
**Передний мост** представлял собой штампованную балку двутаврового сечения.  
**Подвеска** зависимая, на продольных полуэллиптических рессорах с перемещающимися задними концами, передняя – с гидравлическими телескопическими амортизаторами двустороннего действия, задняя – с дополнительными рессорами (подрессорниками).   
**Рулевой механизм** – типа глобоидальный червяк с двухгребневым роликом.  
**Тормозная система**:  
– одноконтурная, рабочие ножные тормоза колодочные, барабанного типа, на все колёса с гидравлическим приводом;  
– стояночный ручной тормоз колодочный, барабанного типа, с механическим приводом на трансмиссию (вторичный вал коробки передач).  
**Рама** состояла из холодно-штампованных лонжеронов швеллерного сечения переменной высоты, соединённых между собой с помощью клёпки шестью силовыми поперечинами и отдельной поперечиной для крепления промежуточной опоры карданной передачи. Спереди монтировались буфер и два буксирных крюка, на задней поперечине – буксирный прибор с резиновым буфером.  
**Колёса** на машину ставились дисковые с уширенным ободом размера 6,0Б-20 (152Б-508) с конической посадочной полкой, с шестью окнами, с разрезным бортовым кольцом, выполнявшим функцию замочного. Диски крепились на 6 шпильках. Размер шин – 7,50-20" (220-508) или 200-508Р (радиальные типа Р). Запасное колесо размещалось на откидном кронштейне, унифицированном с применявшимся до 1961 года на ГАЗ-51А, располагавшемся на правом лонжероне рамы.  
В первые годы выпуска (1964-1968) на часть автомобилей устанавливались колёса от ГАЗ-51А: дисковые, с ободом размера 20×7 (5,00-20), с шестью окнами, с бортовым и разрезным замочным кольцами, крепившиеся на шести шпильках. Размер шин такой же.  
**Система электрооборудования** – 12-вольтовая, постоянного тока, однопроводная, с отрицательными выводами зажимов источников и потребителей электроэнергии на корпус.  
 **Кабина** цельнометаллическая, двухместная, с раздельными регулируемым сиденьем для водителя и сиденьем для пассажира, оборудовалась отопителем, работавшим от системы охлаждения двигателя, электрическим стеклоочистителем с двумя щётками и опрыскивателем для обмыва ветрового стекла.   
 **Бортовая платформа** грузовика ГАЗ-52-03 – деревянная, с клёпаным металлическим каркасом основания, деревянными поперечными брусьями основания и с тремя откидными бортами.

**Технические характеристики ГАЗ-52-01**

|  |  |
| --- | --- |
| Годы производства | 1964-93 г. |
| Число мест | 2 |
| Грузоподъёмность | 2500 кг. |
| **Габариты** | |
| Длина/Ширина/Высота | 6150/1965/2190 мм. |
| Полная масса | 5465 кг. |
| Допустимая масса прицепа | 2500 кг. |
| Дорожный просвет задний | 245 мм. |
| Радиус поворота, наружный габаритный | 9,4 м. |
| **Двигатель** | |
| Тип двигателя | ГАЗ-52-01, рядный, карбюраторный |
| Число цилиндров | 6 |
| Рабочий объём | 3485 см3 |
| Мощность | 75 л.с. при 2600 об/мин. |
| Крутящий момент | 205,9 Н.м при 1400-1600 об/мин. |
| Цилиндров / клапанов | 6 / 12 |
| Порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 |
| Клапанный механизм | нижнеклапанный |
| Тактность | 4 |
| Диаметр цилиндров | 82 мм. |
| Ход поршня | 110 мм. |
| Материал блока | чугун |
| Материал ГБЦ | алюминий |
| Степень сжатия | 6,2 - 6,7 |
| Система питания | карбюратор К 84ММ |
| Охлаждение | Жидкостное |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-68 |
| Прерыватель-распределитель | Р20 |
| Катушка зажигания | Б1 или Б115 |
| Свечи зажигания | М8Т |
| Генератор | П08 Г |
| Стартер | СТ8 |
| Сцепление | однодисковое, сухое |
| Коробка передач | 4-х ступенчатая, с синхронизаторами на 1 и 4 передачах |
| Максимальная скорость | 70 км/ч. |
| Ёмкость топливного бака | 90 л. |
| Марка бензина | А-66, А-72 |
| Расход топлива | 20/21 л. на 100 км. |