**02-230 ГАЗ-52-04 4х2 бортовой грузовик гп 2.5 тн, прицеп до 2.5 тн, мест 2, снаряжённая масса 2.52 тн, полный вес 5.17 тн, ГАЗ-52-04 75 лс, 70 км/час, всех более 2 млн. экз., г. Горький, 1975/78-84/89 г.**



*Автор Николай Марков, журнал "Комтранс" №1 2015. Спасибо автору и создателям www.drive2.ru.*

« 29 марта 1973 года министр автомобильный промышленности СССР А.М. Тарасов подписал приказ за №70 «О мерах по созданию и вводу мощностей по выпуску грузовых автомобилей на Горьковском объединении по производству автомобилей». В числе прочего, этим документом ставилась цель отправить с 1 января 1975 года «на заслуженный отдых» семейство ГАЗ-51А, освоив взамен новую модель ГАЗ-52-04.

Вообще надо заметить, что ГАЗ-52-04 изначально задумывался как временная, переходная модель к более совершенному грузовику ГАЗ-3302 с увеличенной до 3 т полезной нагрузкой. Однако, как показывает практика, нет ничего более постоянного, чем временные решения – так случилось и на этот раз. Разработкой перспективной «трехтонки» на ГАЗе занимались всю X пятилетку, но конвейера она так и не увидела. Зато «временный» ГАЗ-52-04 выпускался целых 15 лет, успев разойтись по свету тиражом более миллиона экземпляров!

 Грузовик ГАЗ-52-04 создавался на основе широкой унификации и использования узлов серийных автомобилей ГАЗ-51А и ГАЗ-53А. От «пятьдесят третьего» ему достались кабина, мосты с рулевым управлением и тормоза. Остальные узлы трансмиссии и ходовой части, а также рама и бортовая платформа были позаимствованы у ГАЗ-51А. Что касается двигателя, то тут у Горьковского автозавода выбор был невелик: существующие мощности по выпуску V-образных «восьмерок» на Заволжском моторном заводе просто не позволяли обеспечить этими агрегатами все сходящие с «газовского» конвейера грузовики. Поэтому под капот ГАЗ-52-04 также перекочевала давно устаревшая нижнеклапанная рядная «шестерка», но немного доработанная с целью повышения ресурса до первого капитального ремонта с 80 до 100-120 тысяч километров. Это было достигнуто за счет модернизации системы смазки (полнопоточная фильтрация масла, насос повышенной производительности), искусственного старения блока цилиндров и крышек коренных подшипников коленчатого вала, изготовления поршней из высококремнистого алюминиевого сплава АЛ-30, применения поршневых колец из легированного молибденом чугуна. Вместо сталебаббитовых вкладышей стали использоваться более долговечные сталеалюминиевые, а для изготовления впускных и выпускных клапанов отныне использовались жаропрочные стали. Попутно благодаря установке иной головки и сопутствующему увеличению с 6,2 до 6,7 степени сжатия с 70 до 75 л.с. удалось поднять мощность. Что же касается ресурса автомобиля ГАЗ-52-04 в целом, то благодаря применению узлов от более тяжелого ГАЗ-53А его тоже удалось заметно повысить – до 175 тысяч километров до первой «капиталки». Вдобавок ко всему для ГАЗ-52-04 оказалось возможным установить грузоподъемность в 2,5 т для всех видов дорог, тогда как «пятьдесят первому» такая нагрузка полагалась только на асфальте, а на грунтовых дорогах ее ограничивали двумя тоннами.

 Сравнивая между собой грузовики ГАЗ-52-04 и ГАЗ-51А, нельзя не отметить, насколько комфортнее стали условия труда водителя: увеличилась площадь остекления и внутренний объем, стали лучше обзорность, вентиляция и отопление, появились стеклоомыватель и правое зеркало заднего вида. Да и внешний вид кабины больше соответствовал требованиям времени. За счет применения гидровакуумного усилителя значительно выше стала эффективность тормозной системы, тогда как усилия на педали заметно снизились. Наконец, благодаря увеличению колеи и понижению центра тяжести ГАЗ-52-04 оказался более устойчивым, чем ГАЗ-51А. Наряду с повышением долговечности, надежности, комфортабельности и других эксплуатационных качеств в проект нового автомобиля было заложено снижение трудоемкости и облегчение условий технического обслуживания, и за счет всех мероприятий затраты на ТО и эксплуатационный ремонт удалось сократить на 10%.

 **Модификации**

 Основной модификацией ГАЗ-52-04 стало одноименное шасси с полезной нагрузкой 2840 кг. На его базе специализированными предприятиями изготовлялись автофургоны, передвижные мастерские, топливозаправщики, дезинфекционные установки и т.д. Традиционно в линейку модификаций нового грузовика вошли два основных варианта экспортных версий – ГАЗ-52-74 для стран с умеренным климатом и ГАЗ-52-54 для тропиков. Каждый из них выпускался в виде бортового грузовика либо шасси и кроме базовой, имел упрощенную комплектацию (ГАЗ-52-74 можно было заказать без предпускового подогревателя, а ГАЗ-52-54 – без термостата, жалюзи радиатора и отопителя кабины).

 На замену грузовику ГАЗ-51Р с укрытой тентом высокобортной платформой, адаптированной для перевозок людей на откидных скамейках, пришла аналогичная модель ГАЗ-52-05. По сравнению с ГАЗ-52-04 грузопассажирский грузовик был на 190 кг тяжелее при сохранении той же грузоподъемности в 2500 кг, а размеры его платформы при снятом тенте составляли 2930х2000х890 мм против 3070х2070х610 мм.

 Для работы с полуприцепами полной массой до 6 т вместо седельного тягача ГАЗ-51П с 1978 года с конвейера начала сходить модель ГАЗ-52-06, унаследовавшая от «51П» вертикальный держатель запасного колеса позади кабины и дополнительный топливный бак на левом лонжероне рамы. Седельные тягачи ГАЗ-52-06 чаще всего работали в паре с низкорамными полуприцепами для транспортировки контейнеров

 Не были забыты и газобаллонные модификации: для работы на сжиженном газе разработали грузовики ГАЗ-52-07 и ГАЗ-52-09 (грузопассажирский), которые пошли в производство с 1976 и 1977 года соответственно. Они комплектовались двигателем ГАЗ-52-07 с повышенной до 7,0 степенью сжатия, благодаря чему мощность удалось сохранить на уровне ГАЗ-52-04. Газовый баллон номинальной вместимостью 136 л крепился на левом лонжероне рамы. Снаряженная масса газобаллонных грузовиков по сравнению с бензиновыми собратьями увеличилась на 165 кг, а грузоподъемность осталась равной 2500 кг.

 Значительно позже – с 1984 года – выпускалась модель ГАЗ-52-27, работающая на сжатом газе. Ее масса выросла до 2855 кг, а грузоподъемность снизилась до 2400 кг. Такой же двигатель, как и на ГАЗ-52-07, на метане развивал лишь 65 л.с. Газовые баллоны (4 шт.) размещались на раме сразу позади кабины и обеспечивали запас хода до 250 километров.

 Наконец, для такого традиционного потребителя, как Саранский завод автосамосвалов, в Горьком сохранили выпуск специальных исполнений шасси под монтаж самосвальных надстроек. Шасси с индексом ГАЗ-52-02 служили для изготовления самосвалов, адресованных народному хозяйству СССР, а под экспортные самосвалы предназначались шасси с индексами ГАЗ-52-52 (для тропиков) и ГАЗ-52-72 (для стран с умеренным климатом). На их основе выпускались автосамосвалы САЗ-3503 (общего назначения, для народнохозяйственных грузов) и САЗ-3504 (для строительной отрасли, с низкобортной платформой). Причем выпускался САЗ-3504 довольно скромными тиражами (в среднем по 500 штук в год) и преимущественно для экспортных рынков. Эти машины поставлялись в 26 государств, среди которых были не только страны СЭВ (как Болгария и Югославия), но также Монголия, Китай, Иран, Ирак, Афганистан, Уганда, Гвинея, Индонезия, Сомали, Гана, Судан, Ливия, Пакистан, Тунис, Конго и другие страны. Кстати, в соответствии с советской отраслевой нормалью экспортные самосвалы имели собственную маркировку: САЗ-350406 для стран с умеренным климатом или САЗ-350407 для тропиков. В целях оказания помощи Румынии, пережившей в 1977 году страшное землетрясение, туда была отправлена и партия обычных самосвалов САЗ-3503. Всего из ворот САЗа вышло 138164 самосвала семейства 3503/3504. Последние 76 самосвалов были выпущены в начале 1983 года. Причина снятия с производства оказалась проста: заводу необходимо было увеличивать объемы выпуска «сельхозников» ГАЗ-САЗ-53Б с трехсторонней разгрузкой, а производственных мощностей не хватало.»

**Внешние изменения кабины ГАЗ-53 и ГАЗ-52.**

Осенью 1964 года начала устанавливаться разработанная ещё в 1962 году новая облицовка радиатора, с нижним расположением фар, подфарники разместились сверху.

В 1967 году вместо одного круглого зеркала заднего вида внедрены два в форме овалов с прямыми боковыми сторонами, унифицированные с зеркалами ГАЗ-66 и монтировавшиеся на складывающихся трёхстоечных кронштейнах, унифицированных с аналогичным узлом ГАЗ-53.

 В 1973 году автомобили начали оснащаться боковыми повторителями указателей поворота УП101 с лампами А-12-3 и рассеивателями оранжевого цвета, располагавшимися по бокам крыльев.

В конце 1978 года на крыше кабины введены штампованные рёбра жёсткости.

 С мая 1984 года на автомобилях линейки ГАЗ-52-01 ставились новая облицовка радиатора и изменённый бампер без подножки-накладки по типу применявшихся на модели ГАЗ-53-12.

С 1986 года все автомобили комплектовались новыми зеркалами заднего вида в чёрном пластмассовом корпусе.

**Технические характеристики ГАЗ-52-03 и ГАЗ-52-04**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | **ГАЗ-52-03** | **ГАЗ-52-04**  |
| Грузоподъемность, кг | 2500 | 2500 |
| Допустимая масса прицепа, кг | 2500 | 2500 |
| Собственная масса, кг | 2815 | 2520 |
| Собственная масса, кг | 2815 | 2520 |
| В т. ч. на передн. ось | 1320 | 1220 |
| Заднюю ось | 1495 | 1300 |
| Полная масса, кг | 5465 | 5170 |
| В т. ч. на передн. ось | 1520 | 1560 |
| Радиус поворота, м: |  |  |
| по оси следа внешнего передн колеса | 8,9 | 7,5 |
| наружи, габаритный | 9,4 | 8 |
| Макс, скорость, к м / ч | 70 | 70 |
| Торм. путь со скорости 50 км/ч, м | 27 | 25 |
| Контр, расход топлива при 40 км/ч, л/100 к м | 21 | 20 |
| Двигатель | ГАЗ-52-01 ГАЗ-52-04 карб., 4-такт., 6-цил, нижнеклапанный |
| Диаметр цилиндра и ход поршня, мм | 82х110 | 82х110 |
| Рабочий объем, л | 3,48 | 3,48 |
| Степень сжатия | 6,2 | 6,7 |
| Порядок работы цилиндров | 1-5-3-6-2-4 |
| Макс, мощность, л. с. (кВт) | 75 (55,2) при 2600 |
| Макс, крутящий момент, об/мин кгс-м (Н-м) | 21(205,9) при 1600-1800  | 21(205,9) при 1400-1600 |
| Карбюратор | К 84МИ | К 126И |
| Напряжение электрооборудования, В | 12 | 12 |
| Аккумуляторная батарея | 6СТ-68 | 6СТ-75 |
| Прерыватель-распределитель | Р20 | Р20 |
| Катушка зажигания | Б1 или Б115 |
| Свечи зажигания | М8Т | АЮНТ |
| Генератор | П08 Г | Г250 Д1 |
| Реле регулятор | РР24-Г | РР362 |
| Стартер | СТ8 | СТ8 |
| Сцепление | однодисковое, сухое |
| Коробка передач | 4-ступ. с синхронизаторами на III и IV передачах |
| Главная передача | одинарная, одинарная, коническая, со спиральными зубьями |
| Передаточные числа: |  |  |
| коробки передач | 6,48; 3,09; 6,4; 3,09; 1,71; 1,00; 1,69; 1,00; З.Х.-7,9 З.Х.-7,82 |
| главной передачи | 6,67 | 6,83 |
| Рулевой механизм | глобоид, глобоид. червяк с роликом, N=20, |
| Подвеска: |  |  |
| Передние | на прод. полуэллипт. рессорах, амортизаторы гидравл., телескоп. |
| Задние | на прод. полуэллипт. рессорах с дополн. рессорами |
| Тормоза: |  |  |
| рабочий | бараб. С гидравл. приводом и гидровакуумным усилителем |
| стояночный | на трансмиссию смех. приводом |
| Число колес | 6+1 | 6+1 |
| Шины | 220-508 | (7,50-20) |
| Давление воздуха в шинах, кгс/см2 : |  |  |
| передн. колес | 3,0 | 3,0 |
| задних колес | 4,0 | 3,5 |
| Заправочные объемы, л; |  |  |
|  | топливный бак 90; бензин А-72 или А-76 |
|  | система охлаждения двигателя. 16; вода иди антифриз |
|  | система смазки двигателя 7; М-8Б или М-8А |
|  | возд. фильтр 0,35; масло для двигателя |
|  | картер рулевого механизма 0,5; ТАп-15В |
|  | система гидравл. привода тормозов 0,5; 0,77; торм. жидкость Нева |
| Масса агрегатов, кг: |  |  |
| двигатель с оборудованием и сцеплением | 250 | 250 |
| карданные валы | 25 | 20 |
| передний мост | 130 | 141 |
| задний мост | 268 | 268 |
| рама | 270 | 197 |
| кузов | 515 | 375 |
| кабина | 220 | 220 |
| колесо в сборе с шиной | 65 | 65 |
| радиатор | 16 | 15 |