**02-275 ГАЗ-52-06 4х2 седельный тягач, нагрузка на ССУ 2.5 т, с одноосным полуприцепом-таровозом У-44 на базе ЦКТБ - А402, грузоподъемность 3.4 т, объем кузова 33 м3, полный вес автопоезда до 8.5 т, ГАЗ-52-04 75 лс, 50 км/час, тягач: ГАЗ г. Горький, 1977-89 г.**



*При помощи М. В. Соколова. С уважением.*

 В конце 1950-х – начале 1960-х г. на Горьковском автозаводе разрабатывалось три семейства грузовых автомобилей, по замыслу конструкторов в максимальной степени унифицированных между собой. В роли базовой модели выступал грузовик **ГАЗ-52**, преемник **ГАЗ-51А**, с той же колёсной формулой (4×2) и грузоподъёмностью (2,5 т).
 Изначально планировалось устанавливать на него спроектированный в 1956 году рядный верхнеклапанный 6-цилиндровый двигатель ГАЗ-51Ф с форкамерно-факельным зажиганием, мощностью 80 л.с.

 Первые два прототипа ГАЗ-52 и ГАЗ-52П с колёсной базой 3300 мм, а также модернизированными силовой передачей и ходовой частью, появились в 1956 г. В 1958 г. грузовик получил новые кабину с панорамным остеклением и оперение. Вновь разработанная модель получила наименование ГАЗ-52Ф (Ф – с форкамерным силовым агрегатом). На основе ГАЗ-52Ф планировались к выпуску грузовик с подъёмным задним бортом ГАЗ-52Я и седельный тягач ГАЗ-52П, а также две длиннобазные (3700 мм) модификации: шасси ГАЗ-52A и бортовой ГАЗ-52Г. Опытные образцы ГАЗ-52Ф были изготовлены в 1958-59 г. и один из них даже демонстрировался в 1959 году на ВДНХ, однако из-за нерешённых в то время проблем с двигателем этот грузовик так и остался экспериментальным и был выпущен всего лишь небольшой опытно-промышленной партией.

 В конечном итоге в серийное производство с 1964 г. пошло шасси ГАЗ-52А (52-01 по новой индексации), но уже с обычным двигателем ГАЗ-52, который представлял собой старый мотор ГАЗ-51, но форсированный до мощности 75 л.с. и в меру возможностей модернизированный. Ввиду ограниченного количества выпускавшихся машин ГАЗ-52А использовался только для монтажа фургонов Горьковского завода торгового машиностроения (ГЗТМ).

 А выпуск седельного тягача ГАЗ-51П для работы с полуприцепами полной массой до 6 т продолжился до 1975 г. С 1977 года с конвейера начала сходить модель ГАЗ-52-06 на базе автомобиля ГАЗ-52-04 с колесной базой 3,3 метра, унаследовавшая от «51П» вертикальный держатель запасного колеса позади кабины и дополнительный топливный бак на левом лонжероне рамы. Автомобиль мог буксировать полуприцеп массой до 6 тонн и выпускался мелкосерийно по 1989 год.

 Новая модификация седельного тягача была рассчитана на эксплуатацию с теми же полуприцепами, что и предшествующая, для чего были сохранены база и высота расположения опорной плиты в седельном устройстве.

 C 1984 года на автомобили ГАЗ-52, в том числе и на седельные тягачи ГАЗ-52-06, стали устанавливать изменённую решётку радиатора.

 Газовские тягачи широко использовались для перевозки контейнеров грузоподъёмностью 3 и 5 тонн на полуприцепах А-402 и его аналогах. Габаритные размеры А-402 составляли 7060х2420х1540-1545 мм, база – 5784 мм, погрузочная высота – 655–695 мм. Сама грузовая платформа имела размеры 3700–3830х2180 мм. На контейнерных станциях железной дороги, контейнер перегружали из вагона на автомобиль и доставляли его потребителю.

 С «седельниками» на базе ГАЗ-52 продолжали работать и полуприцепы ПАЗ-744, надолго пережившие самих седельных тягачей, под которые когда-то создавались.

 ГАЗ-52-06 мог комплектоваться полуприцепами для перевозки тары, которая в те времена, в большинстве случаев, была возвратной. Один из таких полуприцепов, таровоз У-44. Его кузов с решётчатыми стенками не имевшими обшивки устанавливался на шасси низкорамного полуприцепа-контейнеровоза ЦКТБ-А402. Изрядный объём получившегося кузова-фургона позволял полностью использовать грузоподъёмность полуприцепа (3400 кг) при перевозке легковесной тары. Габаритные размеры У-44 составляли 7650х2300х2970 мм, объём кузова – 33 м3.

 За свою многолетнюю эксплуатацию такие полуприцепы многократно окупили затраты на своё изготовление или приобретение, принося очень многим автохозяйствам немалую и стабильную прибыль.

**Технические характеристики ГАЗ-52-06:**

Длина 4950 мм. Ширина 2210 мм. Высота 2190 мм. База 3300 мм.

Колея спереди/сзади 1650/1690 мм. Передний свес 866 мм. Дорожный просвет 245 мм.

Высота седла 1130 мм.

Компоновка капотная, переднемоторная, заднеприводная.

Колёсная формула 4х2

Кабина цельнометаллическая, двухместная.

Нагрузка на седельно-сцепное устройство 2870 кгс.

Седельно-сцепное устройство полуавтоматическое.

Масса седельно-сцепного устройства 175 кг.

Допустимая масса полуприцепа 6000 кг.

Снаряженная масса тягача 2435 кг. на переднюю ось 1290 кг. на заднюю ось 1145 кг.

Полная масса тягача при нагрузке на седло 2870 кгс. 5455 кг.

   на переднюю ось 1520 кг. на заднюю ось 3935 кг.

Радиус поворота по оси следа внешнего переднего колеса 7,5 м. наружный габаритный 8 м.

Максимальная скорость автопоезда 50 км/час

Тормозной путь автопоезда со скорости 50 км/час 30,7 м.

Контрольный расход топлива автопоезда при 40 км/час 34 л/100 км

Двигатель ГАЗ-52-04: карбюраторный, четырёхтактный, рядный, шестицилиндровый, нижнеклапанный.

Диаметр цилиндра и ход поршня 82х110 мм.

Рабочий объём 3,48 л. Степень сжатия 6,7. Порядок работы цилиндров 1-5-3-6-2-4

Максимальная мощность 75 л.с. (55,2 кВт) при 2600 об/мин

Максимальный крутящий момент 21 кгс\*м (205,9 Н\*м) при 1400-1600 об/мин

Карбюратор К-126И.

Напряжение электрооборудования 12 В. Аккумуляторная батарея 6СТ-75

Сцепление однодисковое, сухое.

Коробка передач четырёхступенчатая с синхронизаторами на III и IV передачах.

Передаточные числа коробки передач 6,4; 3,09; 1,69; 1,00; З.Х. - 7,82.

Главная передача одинарная, гипоидная.

Передаточное число главной передачи 6,83.

Рулевой механизм: глобоидальный червяк с двухгребневым роликом.

Передняя подвеска на продольных полуэллиптических рессорах; амортизаторы гидравлические, телескопические.

Задняя подвеска на продольных полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами.

Рабочие тормоза барабанные с гидравлическим приводом и гидровакуумным усилителем.

Стояночный тормоз на трансмиссию с механическим приводом.

Число колёс 6+1. Шины 220-508 (7,50-20)

Топливный бак основной 90 л, дополнительный 105 л. Топливо бензин А-72 или А-76.

