**02-304 ГАЗ-3307 4х2 бортовой грузовик с деревянной платформой гп 4.5 тн, мест 2, прицеп 3.5 тн, снаряженный вес 3.2 тн, полный вес 7.85 тн. ЗМЗ-53-11 125 лс, 90 км/час, ГАЗ г. Н. Новгород, 1989-93/2010 г.**



Из книги подвижников истории нашего автопрома Канунникова С. В. и Шелепенкова М. А. «Отечественные грузовые автомобили», Орел, 2018. Коротко, четко, а главное достоверно, конечно, насколько это позволяет само понятие «История».

ГАЗ-4301 (4x2) 1977-95 г.

ГАЗ-3307 (4x2) 1989-2010 г.

ГАЗ-3309 (4x2) 1993- н. в.

Родоначальником грузовиков четвертого поколения стал ГАЗ-4301 грузоподъемностью 4,5-5 т, оснащенный новой кабиной, 5-цилиндровым дизелем-«воздушником» ГАЗ-542.10 (125 л.с.). Его разработка (первоначально со старой кабиной) стартовала еще в 1970-х. На ГАЗ-4301 применили электрофакельное устройство для облегчения пуска двигателя, рулевое управление с гидроусилителем, в кабине появилось регулируемое подрессоренное водительское сиденье, эффективная система отопления и вентиляции, устройство обдува и обмыва метрового стекла. Кроме того, ГАЗ-4301 получил двухконтурную тормозную систему с гидроприводом и двумя пневмоусилителями. Первый опытный образец с новой казной вышел на испытания в 1979 г. Однако серийное производство начали лишь в 1993 г.

В 1993 г. на конвейер поставили 3-тонную модель ГАЗ-3306 с дизелем ГАЗ-544.10 (Р4, 85 л.с.), а годом позже - 4-тонную ГАЗ-3309 с дизелем ГАЗ-5441.10 с турбонаддувом (Р4,116 л.с.). Эти грузовики были легче, чем ГАЗ-4301, но уже не могли работать с прицепами. Из-за невысокого спроса дизельное производство ГАЗа так и не вышло на рентабельный уровень. Первыми в 1995-м свернули выпуск наименее востребованных моделей 3306 и 4301, а в 1997-м ГАЗ снял с производства, и последнюю модель 3309, закрыв свой завод дизельных двигателей.

В 1988 г. завод освоил в производстве «переходную» версию ГАЗ-3307, которая сочетала шасси ГАЗ-53-12 с карбюраторной «восьмеркой» 3M3-53-11 и новую кабину от ГАЗ-4301. Следом такую кабину получил и ГАЗ-52-01 с карбюраторной шестеркой»: подобный гибрид выпускали под индексом ГA3-33061 в 1992-94 г.

На ГАЗ-3307 в начале 1990-х годов по заказу устанавливали японские дизели - Hino (138 л.с.)- С 1993 г. ставили платформу с металлическими бортами.

«Временный» ГАЗ-3307 в итоге пережил всех родоначальников с дизелями-«возгушниками». Претерпев ряд модернизаций соответствии с изменением экологических стандартов, он продержался в производстве до 2010 г. с перерывом на 1996-97 г. В 2016 г. заводом рассматривалась возможность возобновления выпуска ГАЗ-3307 с инжекторным двигателем ЗМЗ-5244 стандарта Евро-4 (V8, 127 л.с.). Были построены опытные образцы таких машин и пройдена процедура сертификации, однако серийное производство так и

не началось.

Во второй половине 1990-х сборкой бортовых грузовиков и шасси ГАЗ-3307 из машинокомплектов занимались Арзамасский коммерческо-технический техникум (г. Арзамас, Нижегородская обл.), ГОУ Профессиональный лицей №71 (г. Богородск, Нижегородская обл.), АК «Курганский автобусный завод» (г. Курган), ОАО «Семеновский опытно-экспериментальный механический завод» (г. Семенов, Нижегородская обл.). На Украине грузовики ГАЗ собирали ОАО «УкрВолгаТехсервис» (г. Борисполь) и ОАО «Черниговавтодеталь».

ГАЗ-3309 вновь появился в модельном ряду завода в 1999-м - на сей раз уже с белорусским дизелем ММ3 Д-245.7 (Р4; 4,75 л; 117 л.с.), конвертированным из дизеля для тракторов «Беларусь». Эти грузовики находятся в производстве до сих пор. Наряду с ними в небольших количествах выпускали ГАЗ-3309 с дизелем ГАЗ-562 (Steyr) мощностью 150 л.с.

На Международном автосалоне в Москве в 1998 г. завод показал фургон ГАЗ-330903,

представлявший собой попытку оптимизировать конструкцию ГАЗ-3307 для развозной работы в городе. Вместо 20-дюймовых колес на него установили 17,5-дюймовые, что снизило погрузочную высоту, а вместо бензинового двигателя - дизель семейства ГАЗ-562 (Steyr; 3,2 л; 150 л.с.). Но в дальнейшем эту нишу на рынке заняли заново спроектированные грузовики семейства «Валдай».

**Модификации ГАЗ-3307:** ГАЗ-3307 - шасси и бортовой грузовик с карбюраторным двигателем ЗМЗ; ГA3-3307 - небольшие партии машин с японскими дизелями Hino (136 л. с., 1992-1993 гг.); ГАЗ-330701 - для холодного климата; ГА3-330706 - экспортный для стран с умеренным климатом; ГАЗ-330707 - экспортный, для стран с тропическим климатом; ГАЗ-33072 - шасси для самосвалов; ГАЗ-33073 - грузопассажирское такси; ГАЗ-33074 - шасси для авто6усов; ГАЗ-33075 - газобаллонный для работы на сжиженном газе (с 1989 г.); ГАЗ-33076 - газобаллонный для работы на сжатом природном газе (с 1990 г.).

**Модификации ГАЗ-3309:** ГАЗ-3309 - шасси и бортовой грузовик с турбодизелем ММ3 Д-245.7; ГАЗ-330903 - с колесами уменьшенной размерности и дизелем ГАЗ-562 (опытный образец, 1998 г.); ГАЗ-33091 - с удлиненной на 1400 мм колесной базой; ГАЗ-33092 - шасси со сдвоенной кабиной на 7 человек; ГАЗ-33094 - удлиненное шасси под монтаж автобусных кузовов.

*Из справочника НИИАТ 1994 г.*

Автомобиль ГАЗ-3307. Выпускается Горьковским автозаводом с 1990 г. Кузов - деревянная платформа с тремя откидными бортами - боковыми и задним. На ГАЗ-3307 предусмотрена установка на продольных бортах навесных поперечных скамеек, надставных бортов, дуг и тента.   
 Кабина - двухместная, расположена за двигателем, на ГАЗ-3307 по сравнению с ГАЗ-53-12 кабина имеет увеличенные размеры, улучшенные обзорность, термошумоизоляцию. Сиденье водителя - подрессорное, регулируется по весу водителя, длине, наклону подушки и спинки.   
Грузоподъемность, кг - 4500   
Снаряженная масса, кг - 3200   
В том числе: на переднюю ось, кг - 1435, на заднюю - 1765   
Полная масса, кг - 7850   
В том числе: на переднюю ось, кг - 1875, на заднюю - 5975   
Допустимая масса прицепа:   
с инерционно-гидравлическим приводом тормозов, кг - 3500   
не оборудованного тормозной системой, кг - 750   
Максимальная скорость автомобиля, км/ч - 90   
То же, автопоезда, км/ч - 80   
Минимальная устойчивая скорость на низшей передаче, км/ч - 5-6   
Время разгона автомобилей до 60 км/ч, с - 32   
Максимальная преодолеваемый подъем автомобилями - 25%   
То же, автопоездом - 18%   
Выбег автомобилей с 50 км/ч, м - 660   
Тормозной путь автомобилей с 50 км/ч, м - 25   
Контрольный расход топлива автомобилей: л/100 км: при 60 км/ч, л - 19,6, при 80 км/ч- 26,4   
Радиус поворота: по внешнему колесу, м - 8, габаритный, м - 9.   
**Двигатель**

Модификация ЗМЗ-53-1 1, бензиновый, V-образный (900), 8 цил., 92x80 мм, 4,25 л,   
степень сжатия - 7,6, порядок работы - 1-5-4-2-6-3-7-8,   
мощность 88.5 кВт (120 л.с.) при 3200 об/мин,   
крутящий момент - 284,5 (29 кгс·м) при 2000–2500 об/мин,   
карбюратор - К-135,   
воздушный фильтр - инерционно-масляный.   
Предусмотрена установка предпускового подогревателя ПЖБ-1 2 тепло производительностью 10400 ккал/ч (мощность 1 2 кВт).

**Трансмиссия**

Сцепление - однодисковое, с периферийными пружинами, привод выключения - гидравлический.   
Коробка передач - 4-ступ., передаточные числа: I - 6,55; II - 3,09; III - 1,71; IV - 1,0; ЗХ - 7,77.   
Карданная передача - из двух валов с промежуточной опорой.   
Главная передача - одинарная гипоидная, передаточное число - 6,17.

**Колеса и шины**

Колеса - дисковые, обод. 6.0Б-20 с бортовыми кольцами, крепление на 6 шпильках.   
Шины - 8.25R20 (240R508) моделей У-2 (К-84) или К-55А, давление в шинах передних колес - 4,5 кгс/см2; задних - 6,3 кгс/см2.   
Число колес - 6+1

**Подвеска**

Зависимая: передняя - на полуэллиптических рессорах с амортизаторами; задние - на полуэллиптических рессорах с дополнительными рессорами; концы коренных листов всех рессор установлены в резиновых подушках опорных кронштейнов.

**Тормоза**

Рабочая тормозная система - с барабанными механизмами диаметр 380 мм, ширина передних накладок - 80 мм, задних - 100 мм, двухконтурным гидравлическим приводом (раздельный по осям), гидровакуумным усилителем.   
Стояночный тормоз - трансмиссионный барабанный (диаметр 220 мм, ширина накладок 60 мм), с механическим приводом.   
Запасной тормоз - любой из контуров рабочей тормозной системы.

**Рулевое управление**

Рулевой механизм - глобоидальный червяк с трехгребневым роликом, передаточное число - 21,3.

**Электрооборудование**

Напряжение - 12 В   
аккумуляторная батарея - 6СТ-75   
генератор - Г250-Г2   
регулятор напряжения - 222.3702   
стартер - 230-А1   
катушка зажигания - Б114-Б (Б116)   
коммутатор зажиганий - ТК102А (13.3734 или 13.3734-01)   
добавочный резистор - СЭ107 (14.3729)1   
распределитель (датчик-распределитель) - Р133-Б (24.3706)   
свечи зажигания - A11-30.

**Заправочные объемы и рекомендуемые эксплуатационные материалы**

Топливный бак 105 л   
бензин А-76;   
система охлаждения (с подогревателем), л - 23   
вода или тосол - А40, тосол - А65   
система смазки двигателя, л - 10   
всесезонно М-8В или М-6/10В (ДВ-АСЗп-10В). при температуре ниже −20°С масло АСЗп-6 (М-4з/БВ,), (заменитель - всесезонно АСЗп-10)   
коробка передач - 3,0 л. всесезонно ТАП-1 5в. при температурах ниже −25°С масло ТСп-10 или ТСз-9гип (заменитель - всесезонно) ТСп-15K, при температурах ниже −30°С смесь ТСп-15К с 10-15% диз. топлива 3 или А);   
картер главной передачи - 8,2 л всесезонно ТСп-14гип, при температурах ниже −35°С ТСз-9гип (заменитель - при температуре ниже −35°С смесь масла ТСп-14гни с 10-15% диз. топлива 3 или А);   
картер рулевого механизма - 0,6 л, то же, что для коробки передач;   
амортизаторы 2x0,41 л, амортизаторная жидкость АЖ-1 2Т (заменитель - масло веретенное АУ);   
гидроприводы тормозов и выключения сцепления - соответственно - 1,35 и 0,25 л, тормозная жидкость "Томь" (заменитель - "Нева");   
бачок омывателя ветрового стекла - 1,5 л. жидкость НИИСС-4 в смеси с водой.

**Масса агрегатов, кг**

Двигатель со сцеплением и коробкой передач - 330   
коробка передач - 56   
карданный вал - 25.5   
передний мост - 138 (158)   
задний мост - 270   
кузов - 545   
кабина в сборе - 246 (352)   
колесо с шиной - 84   
рессоры: передняя - 27, задняя - 61, дополнительная - 16   
радиатор - 25