**07-338 ГАЗ-93Б 4х2 самосвал задней выгрузки для сельхозгрузов грузоподъемностью 2.25 тн и ёмкостью кузова 3.2 м3 на шасси ГАЗ-51Д, мест 2, снаряженный вес 2.8 тн, ГАЗ-51 70 лс, 70 км/час, всех 312210 экз., САЗ г. Саранск 1960/74-76 г.**

*Из статьи* ***ГАЗ-93Б: первые самосвалы из Саранска*** *Сергея Леонтьева и Николая Маркова, источник zen.yandex.ru. Какое удовольствие читать труды профессионалов, большое спасибо авторам.*

Автомобили-самосвалы серии ГАЗ-93 разработали в 1947 году на Уральском автозаводе им. Сталина, а выпускать начали с мая 1948 года на Одесском автосборочном заводе. Но в 1958 году начался процесс переноса их производства в Мордовию, на Саранский механический завод.

Мордовский совнархоз поручил освоение выпуска самосвалов Саранскому механическому заводу. Это оборонное предприятие в то время являлось флагманом промышленности Мордовии. Под новую гражданскую продукцию институт Мордовпромпроект спроектировал производственный корпус площадью 18,5 тысяч квадратных метров с тремя цехами – механосборочным, кузнечнопрессовым и сварочно-кузовным. Возводить его начали в августе 1958 года на площадке в северо-западной части города. Параллельно группа инженеров и техников механического завода была откомандирована в Одессу для ознакомления с технологией производства самосвалов и получения технической документации.

Уже к 1 февраля 1959-го был сдан пролет сборочно-кузовного цеха площадью 3500 «квадратов», в котором стало возможным организовать выпуск самосвалов. 10 февраля была готова первая партия из 15 самосвалов ГАЗ-93Б, целиком изготовленных собственными силами. А всего до конца 1959 года в Саранске выпустили 8264 самосвала, перевыполнив поставленный план в 8000 машин.

Между тем, началом выпуска саранских самосвалов следует считать даже не февраль 1959-го, а октябрь 1958 года: именно тогда началась сборка и окраска самосвалов ГАЗ-93Б из деталей и узлов Одесского автосборочного завода на арендованных площадях только строящегося завода «Нормаль» (ныне это ОАО «Приборостроительный завод»). Здесь, в малоприспособленном помещении, в IV квартале были собраны 500 самосвалов. Это событие стало своего рода генеральной репетицией перед пуском полноценного производственного процесса.

На 1960-й год трудовому коллективу механического завода был установлен план в размере 20 тысяч самосвалов, что соответствовало полной проектной мощности еще только строящегося цеха. В связи с этим руководство Мордовского совнархоза приняло решение выделить производство автосамосвалов в самостоятельное предприятие – Саранский завод автосамосвалов. Соответствующее постановление №151 было принято 11.08.1960 г. До конца года были сданы под монтаж оборудования все пролеты производственного корпуса и завершена подготовка производства самосвала ГАЗ-93Б. Тогда же был изготовлен опытный образец самосвала ГАЗ-93А строительного назначения.

Самосвал ГАЗ-93, как уже говорилось, с 1948 года выпускался на Одесском автосборочном заводе. В Саранск же было передано производство более поздней модификации ГАЗ-93Б, отличавшейся в первую очередь платформой вдвое большей вместимости. Такой самосвал хорошо подходил для перевозки сельхозгрузов, однако для строительной отрасли был необходим меньший объем платформы. А потому довольно быстро (с 1960 года) САЗ возобновил и выпуск строительных самосвалов ГАЗ-93А, основной областью поставки которых стал экспорт. Для поставки в страны с умеренным климатом в Саранске собирали модификацию ГАЗ-93АЭ, а для тропиков предназначалась версия ГАЗ-93АТ.

Все самосвалы 93-го семейства выпускались САЗом на шасси ГАЗ-51Д. От базового грузовика ГАЗ-51А оно в первую очередь отличалось укороченной в задней части рамой. Поскольку самосвалы не предназначались для работы с прицепами, то на самосвальное шасси не устанавливали и буксирный прибор – имелись лишь крюки на задних концах лонжеронов рамы для крепления буксировочного троса. Еще одним различием являлось расположение держателя запасного колеса. У стандартных грузовиков ГАЗ-51А «запаска» горизонтально крепилась к правому лонжерону рамы, у шасси ГАЗ-51Д для самосвалов ГАЗ-93Б – к левому, а на шасси под строительные самосвалы держатель оригинальной конструкции ставился вертикально между кабиной и платформой. Кроме того, шасси ГАЗ-51Д выходили с Горьковского автозавода без кронштейнов задних фонарей и номерного знака.

За время выпуска обе модели первых саранских самосвалов неоднократно подвергались конструктивным доработкам как по узлам шасси, так и по узлам самосвальной установки. Вносившиеся изменения были направлены на снижение металлоемкости, уменьшение трудоемкости изготовления и повышение надежности. В частности, благодаря этому снаряженная масса самосвалов поздних выпусков снизилась на 260 кг у модели ГАЗ-93Б и на 125 кг у модели ГАЗ-93А. **Наиболее ярким нововведением стала новая платформа для самосвала ГАЗ-93Б, освоенная в I квартале 1974 года.** При ее изготовлении широко применялись прогрессивные катанные металлические профили, позволившие повысить прочность и жесткость при одновременном снижении веса.

Самосвалы «девяносто третьей» серии выпускались в Саранске почти 18 лет: последние две машины были собраны на заводе в январе 1976 года, а их общий тираж составил 312210 штук. В 1975 году параллельно с ГАЗ-93Б начался выпуск самосвалов САЗ-3503 и САЗ-3504 на более современном шасси ГАЗ-52-02. Это стало возможным благодаря тому, что модернизированное самосвальное оборудование «девяносто третьих» почти не потребовало доработок для монтажа на новое шасси.