**02-041 ЗиС-5В 4х2 бортовой грузовик гп 3 тн, мест: в кабине 2, в кузове 25, прицеп до 3.5 тн, вес: снаряженный 3.1 тн, полный 6.1 тн, 73/77 лс, 60 км/час, ЗиС г. Москва, УльЗиС г. Ульяновск, УралЗиС г. Миасс, 1942-51 г.**



Производство автомобилей Уральским автомобильным заводом имени И. В. Сталина в 1944-57 г. (штук)

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Годы | ЗиС-5В, ЗиС-5М(УралЗиС-5) | ЗиС- 21А | ЗиС-50 | УралЗиС-352 | УралЗиС-355 | УралЗиС- 355В | УралЗиС-356 | УралЗиС-361 |
| 1944 | 2 760 | - | - | - | - | - | - | - |
| 1945 | 8 674 | - | - | - | - | - | - | - |
| 1946 | 9 802 | 446 | - | - | - | - | - | - |
| 1947 | 10 453 | 792 | - | - | - | - | - | - |
| 1948 | 15 205\* | 3 001 | - | - | - | - | - | - |
| 1949 | 6 476 | 4 015 | 10367 | - | - | - | - | - |
| 1950 | 11 063 | 5027 | 12188 | - | - | - | - | - |
| 1951 | 8 019 | 4975 | 227 | - | - | - | - | - |
| 1952 | 14 585 | 364 | - | 3 773 | - | - | - | - |
| 1953 | 20 026 | - | - | 4 137 | - | - | - | 261 |
| 1954 | 25 070 | - | - | 3 033 | - | - | - | 231 |
| 1955 | 26 239 | - | - | 4 001 | - | - | - | 222 |
| 1956 | 2 488 | - | - | 359 | 28864 | - | 606 | - |
| 1957 | 1 | - | - | 1 | 30998 | 1190 | - | - |
| Итого | 160 861 | 18620 | 22782 | 15304 | 59862 | 1190 | 606 | 714 |

 \* Здесь же указаны и автомобили ЗиС-50

 *На мой взгляд, одно из лучших описаний ЗиС-5В у Соколова Михаила Владимировича в книге «Автомобили УралЗиС.», Барнаул, 2013. Приведу лишь фрагменты из главы 2, посвященной и этому автомобилю с одной целью представить глубину познания и мастерство изложения уважаемого автора, а также побудить желание ознакомиться с этим трудом. А автору и всем кто ему помогал глубокая признательность за то, что поделились с нами своими знаниями и воспоминаниями.*

 Самыми первыми автомобилями, изготовленными на Уральском автозаводе стали упрощенные грузовики ЗиС-5, выпускавшиеся с начала 1930-х годов на Московском автозаводе имени И. В. Сталина и ведущие свою родословную от американского 2,5-тонного «Отокара» (Autocar-SA). Об эволюции этого грузовика в СССР, как и о производстве и модификациях довоенной московской «трехтонки» ЗиС-5 написано немало, а вот послевоенное, уральское продолжение этой легендарной марки, как правило, описывается лишь вскользь, кратко, в общих чертах, как нечто второстепенное и малозначимое. А между тем в Миассе доработанные «трехтонки» выпускались еще в течение 14 лет, и эксплуатировались затем по всей стране вплоть до 1980-х годов.

 14 февраля 1943 года приказом Наркомата среднего машиностроения СССР, во исполнение решения Государственного комитета обороны Миасский автомоторный завод, возникший на Урале из цехов эвакуированного в конце 1941 года московского ЗиСа, был переименован в Миасский автомобильный под производство здесь с 1944 года грузовых автомобилей ЗиС-5. «Миасским» завод пробыл недолго. Учитывая его государственную роль, в том же 1944 году его переименовали в Уральский автомобильный завод имени И. В. Сталина — Урал- ЗиС.

 8 июля 1944 года, с главного конвейера нового предприятия сошел первый 3-тонный ЗиС-5, а 20 июля того же года на фронт был отправлен эшелон таких машин. Всего же до окончания Великой Отечественной войны УралЗиС изготовил 6800 автомобилей.

 Уральский ЗиС-5, также, как и предшествовавшие ему ульяновский и московский варианты военных лет, представлял собой максимально упрощенное исполнение довоенного ЗиС-5. На нем стояла такая же деревянная кабина без стеклоподъемников в дверях; упрощенный глушитель; отсутствовала система отопления и вентиляции (роль последней выполняла открывавшаяся верхняя часть лобового стекла у водителя); передние крылья были выполнены гнутыми, угловатыми, подножки — деревянными. Только эти вынужденные решения, принятые с целью снижения металло- и трудоемкости изготовления, позволили экономить 124 кг дефицитной листовой стали на каждом автомобиле. Кроме того, платформа имела лишь один задний открывающийся борт; рабочий тормоз с механическим приводом действовал на задние колеса; вместо двух стояла лишь одна левая фара.

 Однако, по своим ходовым качествам уральский вариант оказался ничуть не хуже, а кое в чем даже улучшил довоенные столичные показатели. Он имел модернизированный и несколько более мощный двигатель 314С-5М, развивавший 76л. с. (56 кВт) вместо 73л. с. у почти всех предыдущих исполнений, многие его детали претерпели изменения в сторону большей надежности, да и облегченный собственный вес машины тоже играл положительную роль.

 «Трехтонка» ЗиС-5 заслуженно считалась лучшим советским грузовым автомобилем периода Великой Отечественной войны. Среди многих тысяч экземпляров этих машин не последнее место на завершающем ее этапе занимали и уральские ЗиС-5, также победоносно дошедшие до Берлина. Правда, внешне отличить эти машины от изготовленных другими производителями было пока что невозможно, поскольку на кожухах их радиаторов имелись такие же, как и на всех прочих, выштамповки «ЗиС».

 Уже в 1945 году последовала первая местная модернизация уральских ЗиС-5: на них стали устанавливать масляный и водяной насосы увеличенной производительности. Заводу предстояло не только восстановить гражданскую комплектацию ЗиС-5, но и устранить целый ряд выявившихся в ходе тяжелых фронтовых условий слабых мест машины, а также повысить ее технические и эксплуатационные характеристики. Ведь наряду с достоинствами, недостатков у легендарной машины было очень и очень много.

 Планомерная работа над комплексной модернизацией началась еще в 1947 году. Конструкторы и эксперименталыцики разработали и построили образцы двух модернизированных двигателей: один для грузовых машин, другой, более мощный, — для грузовиков со всеми ведущими колесами и автобусов. Кроме основного объекта производства — автомобиля ЗиС-5, проводилась также модернизация газогенераторного ЗиС-21А. Были созданы новые опытные образцы газогенераторного автомобиля — УралЗиС-1Г, УралЗиС-2Г и УралЗиС-ЗГ. Две из них показали на испытаниях в Москве хорошие результаты.

В 1949-1951 годах, наряду с автомобилями ЗиС-5 и ЗиС-21А, Уральский автозавод выпускал также модель ЗиС-50 с задросселированным до 80 л. с. двигателем ЗиС-120 производства Московского автозавода.

 Постепенно, в конце 1940-х на уральском ЗиС-5 появились обе фары, стеклоподъемники в дверях кабины, стеклоочиститель с ручным приводом на поднимающемся ветровом стекле водителя, платформа с тремя открывающимися бортами, металлические брызговики задних колес. Но главное, к этому времени автозавод разработал, а техническое управление Министерства автомобильной промышленности СССР утвердило план и график первой очереди модернизации ЗиС-5. В соответствии с ними в период с 1948 по 1954 годы были внедрены следующие модернизированные узлы: усиленный редуктор заднего моста за счет установки новых подшипников и изменения размеров шестерен; гидравлический привод тормозов на все колеса; новый топливный бак, вынесенный под кузов и закрепленный на левом лонжероне рамы; модернизированная муфта сцепления; поршневые кольца с равномерной эпюрой давления; подшипники качения вместо втулок, залитых баббитом, у шестерен приводов вспомогательных агрегатов; улучшенный водяной насос в системе охлаждения; более совершенный компрессор для накачки шин; откидной держатель запасного колеса; новый буксирный прибор и т.д. Уже в 1951 г. этот перечень новшеств позволил вполне официально говорить о новой модели - **ЗиС-5М**. К тому же завод взял обязательство в течение 1951-1952 годов увеличить гарантийный пробег автомобиля в два раза (до 50 тысяч километров).

 В 1952 г. на машине были дополнительно изменены и улучшены блок цилиндров, уплотнение переднего конца коленчатого вала введением дополнительного сальника с кожаной (а с 1955 г. с резиновой) манжетой, приводы водяного насоса и оси промежуточной шестерни, распределитель зажигания Р31 с центробежным и вакуумным автоматами опережения зажигания.

 В 1953 г. была проведена вторичная модернизация масляного насоса, а год спустя — внедрены коренные и шатунные подшипники с тонкостенными сталебаббитовыми вкладышами взамен подшипников с заливкой толстым слоем баббита, благодаря чему повысилась долговечность подшипников, облегчился ремонт двигателя и снизился расход дефицитного баббита.

 Несмотря на самостоятельный статус Уральского автозавода, выпускаемая им продукция продолжала сохранять бренд московского ЗиСа. Положение изменилось только в 1952 г., когда автозавод освоил выпуск усовершенствованной газогенераторной 2,5-тонной модификации автомобиля ЗиС-5М — УралЗиС-352 (Самосвал «351», созданный чуть раньше, в полноценное серийное производство не пошел и потенциальным заказчикам известен не был).

 На рубеже 1955-1956 годов базовая модель претерпела еще одну степень модернизации: на машину стали устанавливать новое рулевое управление с передаточной парой глобоидальный червяк и двойной ролик (типа ГАЗ-51), усиленный передний мост, 12-вольтовое электрооборудование, новый и весьма удачный карбюратор К-75, двухсекционный масляный насос, увеличенный бензобак на 110 л, новый стартер МАФ-31 и другие улучшенные узлы и детали. А главное, автомобиль получил новую 85-сильную версию двигателя с измененными кривошипно-шатунным механизмом, системами питания и смазки. И двигателю, и всему грузовику был спешно присвоен новый индекс — **УралЗиС-355**.

 Интересно, что первоначально объем изменений модели «355» обещал быть куда более существенным. *Но …* витоге решили все же не тратить время и силы на серийное освоение этих не особо существенных элементов, и ограничится лишь новыми округлыми штампованными крыльями, которые стали устанавливать на серийные ЗиС-5 уже с осени 1955 г.

 Тем временем, через год на УралЗиСе был освоен и с июня 1957 г. начал серийно выпускаться еще более мощный — 95-сильный вариант двигателя ЗиС-5, получивший индекс УралЗиС-353. Он предназначался для одноименной перспективной модели, созданной еще в 1953 г., но завод по-прежнему не был готов к выпуску такого автомобиля. Поэтому было принято компромиссное решение — временно выпускать переходный вариант **УралЗиС-355В**, т.е. все то же старое шасси ЗиС-5 с новым двигателем, слегка доработанным для этого. Легкий и мощный «355В» при всем своем архаизме оказался намного проворнее своего главного конкурента - более массивного и тяжелого столичного ЗиС-150.

 И все же, несмотря ни на что, и заводчане, и эксплуатационники прекрасно понимали, что бесконечно выпускать в корне устаревший ЗиС-5, пусть даже постоянно его обновляя, просто невозможно. Понимали, что никакими текущими модернизациями уже не удастся устранить основные недостатки конструкции: малую экономичность, устаревшую внешность, деревянную кабину, малую долговечность, жесткую подвеску, плохую ремонтопригодность рамы и т.д. Эти проблемы могло решить только создание совершенно нового грузовика.