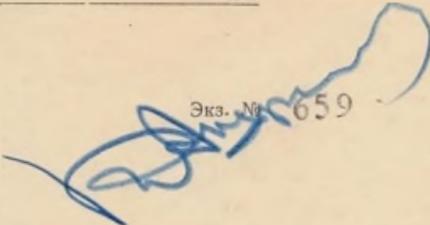


Экз. № 659



# СПРАВОЧНИК

ПО КОНСТРУКТИВНЫМ ИЗМЕНЕНИЯМ И  
ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТИ УЗЛОВ И ДЕТАЛЕЙ  
БРОНЕТРАНСПОРТЕРА БТР-152 И ЕГО МОДИФИКАЦИЙ

### КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ БРОНЕТРАНСПОРТЕРА БТР-152 И ЕГО ОСНОВНЫХ МОДИФИКАЦИИ

Бронетранспортер БТР-152 (рис. 1) был спроектирован заводом с использованием узлов и агрегатов серийных грузовых автомобилей ЗИЛ-151.

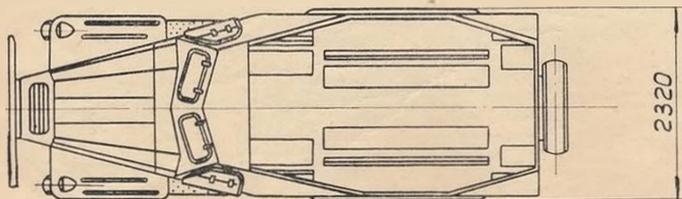
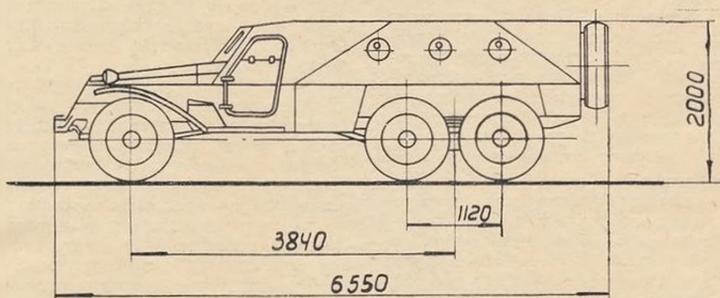


Рис. 1. Общий вид и габаритные размеры бронетранспортера БТР-152.

Бронетранспортер БТР-152А (рис. 2) выпускался на базе бронетранспортера БТР-152. Он отличался от бронетранспортера БТР-152

наличием зенитной турельной пулеметной установки ЗТПУ-2.

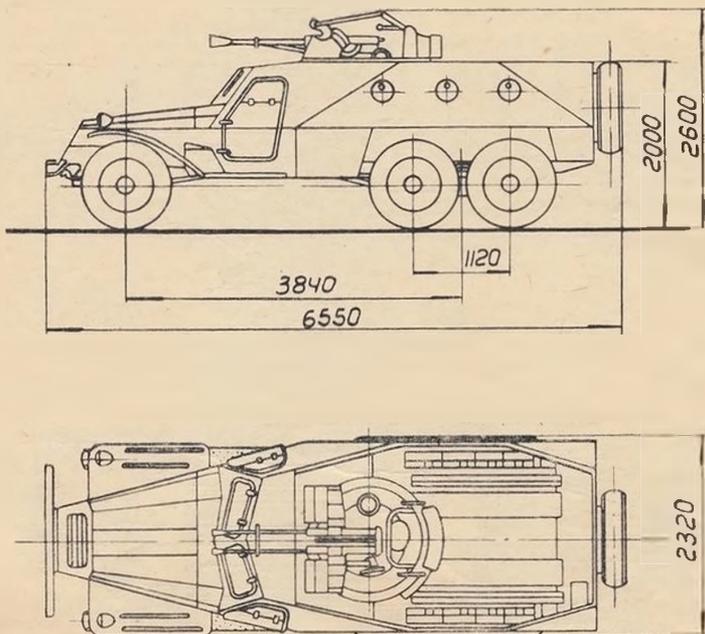


Рис. 2. Общий вид и габаритные размеры бронетранспортера БТР-152А.

**Бронетранспортер БТР-152В** (рис. 3) представляет дальнейшее развитие бронетранспортера БТР-152 в направлении повышения его проходимости, тягово-динамических качеств и эксплуатационной надежности. На бронетранспортере БТР-152В были введены:

— система регулирования давления воздуха в шинах с наружным его подводом,

— шины размером 12,00—18" вместо шин размером 9,00—20",

— воздушный компрессор повышенной производительности с водяным охлаждением головки,

— главные передачи мостов с увеличенным передаточным отношением 7,6 вместо 6,67,

— лебедка в передней части корпуса,

— более совершенный карбюратор К-84,

— пусковой подогреватель двигателя.

В связи с введением лебедки и системы регулирования давления воздуха в шинах претерпели изменение бронекорпус, передняя опора двигателя, нижний бачок радиатора, системы охлаждения двигателя, ступицы колес, колеса, колесные тормоза, ведущие мосты и др.

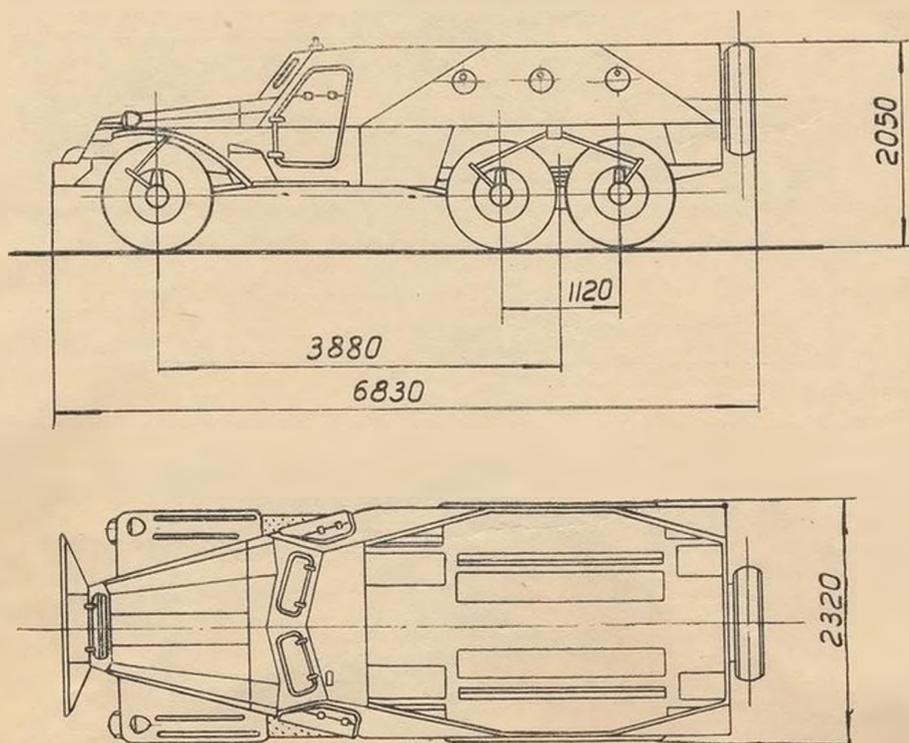
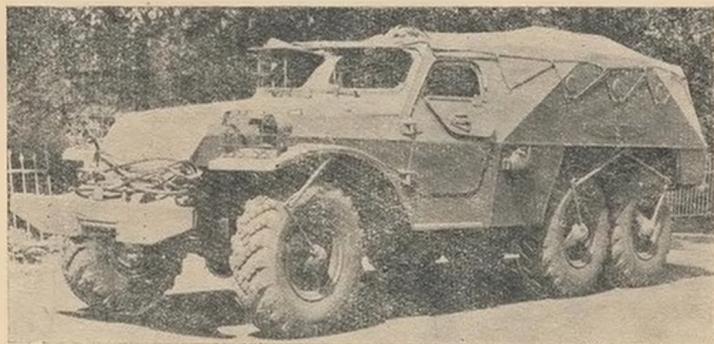


Рис. 3. Общий вид и габаритные размеры бронетранспортера БТР-152В.

Бронетранспортер БТР-152Е (рис. 4) является вариантом бронетранспортера, аналогич-

ным бронетранспортеру БТР-152А, но на базе бронетранспортера БТР-152В.

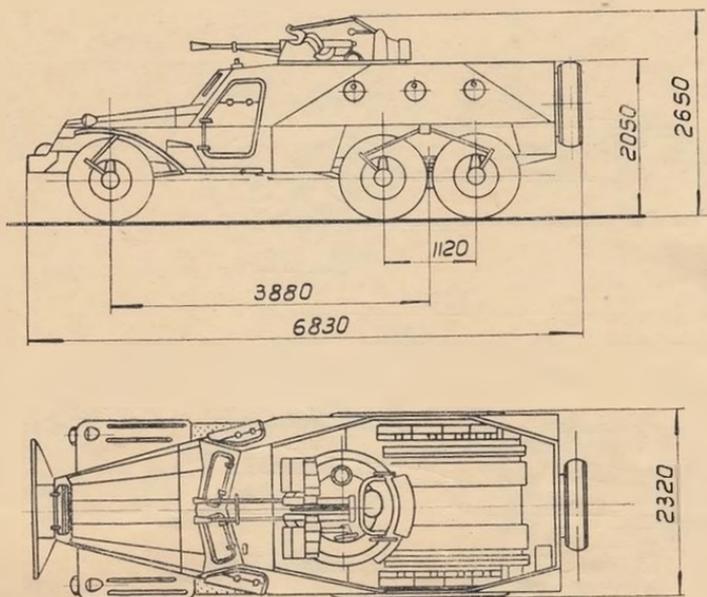


Рис. 4. Общий вид и габаритные размеры бронетранспортера БТР-152Е.

Бронетранспортер БТР-152В1 (рис. 5) представляет дальнейшее развитие бронетранспортера БТР-152В в направлении повышения его эксплуатационной надежности и унификации агрегатов с трехосным грузовым автомобилем ЗИЛ-157.

На бронетранспортере БТР-152В1 введены система регулирования давления воздуха в шинах с внутренним его подводом и задняя балансирующая подвеска на подшипниках скольжения вместо подшипников качения.

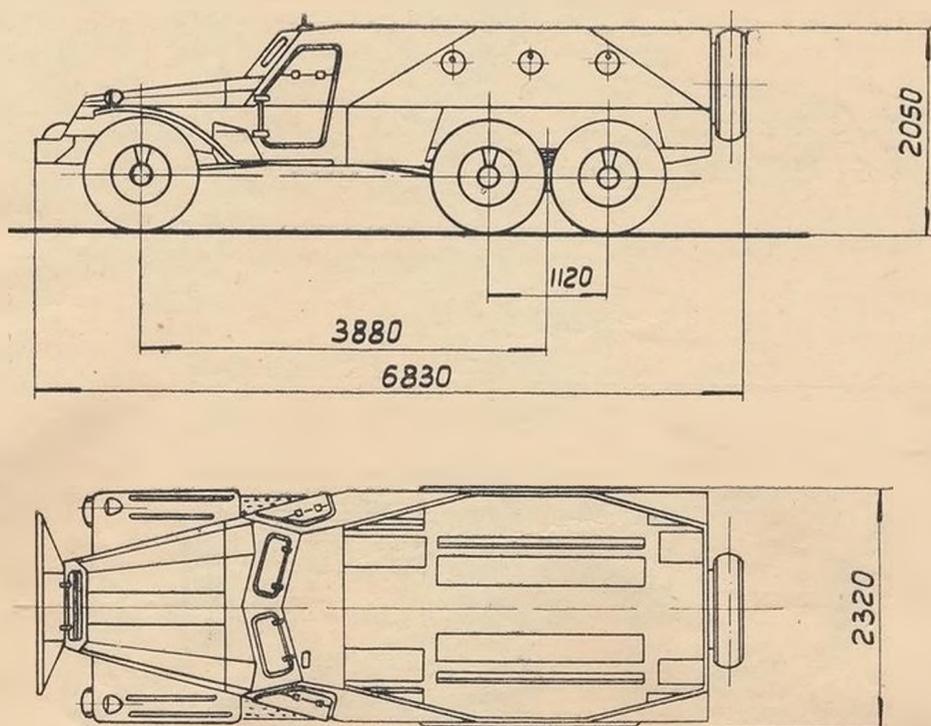
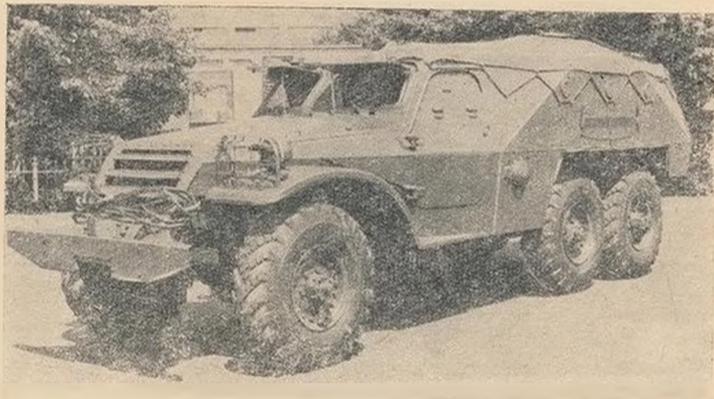


Рис. 5. Общий вид и габаритные размеры бронетранспортера БТР-152В1.

**Бронетранспортер БТР-152К** (рис. 6) выпущен на базе бронетранспортера БТР-152В1, отличается от него наличием броневой крыши и количеством посадочных мест для десанта.

На бронетранспортере БТР-152К введены:

- отопитель с обдувом ветровых стекол,
- вентилятор для десантного отделения,
- более совершенный прибор наблюдения с двумя дополнительными фарами и др.

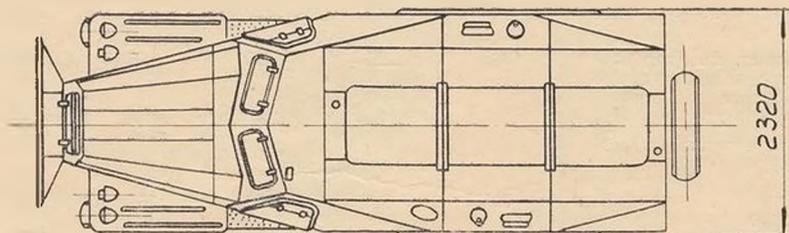
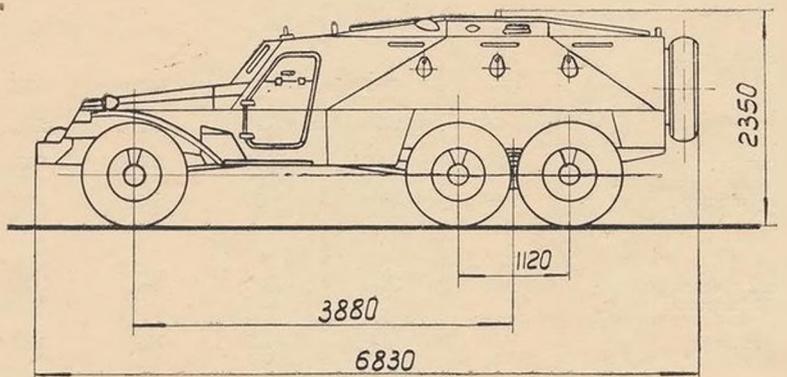
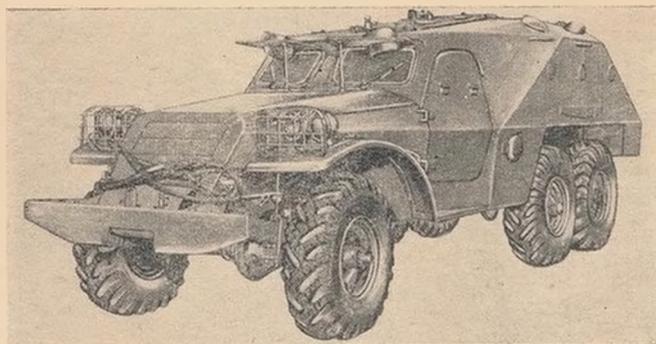


Рис. 6. Общий вид и габаритные размеры бронетранспортера БТР-152К.

**СРАВНИТЕЛЬНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА БРОНЕТРАНСПОРТЕРОВ**

Наименование параметров	БТР-152	БТР-152А	БТР-152В	БТР-152Е	БТР-152В1	БТР-152К
1	2	3	4	5	6	7
Боевой вес с экипажем и десантом, кг:						
с лебедкой,	—	—	8950	8950	8950	8950
без лебедки	8600	8600	—	—	—	—
Распределение веса по осям, кг:						
передний мост,	2880	2850	3150	2864	3150	3150
задняя тележка (средний и задний мосты)	5720	5750	5800	6086	5800	5800
Погрузочный вес без экипажа и десанта, кг:						
с лебедкой,	—	—	7050	7700	7050	7450
без лебедки	6700	7600	—	—	—	—
Распределение веса по осям, кг:						
передний мост,	2680	2850	2920	2890	2920	3000
задняя тележка (средний и задний мосты)	4020	4750	4130	4810	4130	4450
Число посадочных мест, включая экипаж	19	10	19	10	19	15
Основные размеры, мм:						
длина,	6550	6550	6830	6830	6830	6830
ширина,	2320	2320	2320	2320	2320	2320
высота по корпусу,	2000	2000	2050	2050	2050	2350
высота по вооружению	2360	2600	2450	2650	2450	—
База, мм:						
расстояние между передним мостом и осью задней тележки,	3840	3840	3880	3880	3880	3880
колес задней тележки	1120	1120	1120	1120	1120	1120
Колея, мм:						
передних колес,	1660	1660	1742	1742	1755	1755
средних и задних колес	1660	1660	1720	1720	1750	1750
Дорожный просвет, мм (под картерами мостов при полной нагрузке и номинальном давлении в шинах)	285	285	295	295	295	295
Углы въезда (при полной нагрузке):						
передний,	50°	50°	35°	35°	35°	35°
задний	31° 30'	31° 30'	35°	35°	35°	35°
Минимальный радиус поворота по колес переднего наружного колеса, м	10,1	10,1	11	11	11	11

1	2	3	4	5	6	7
Вооружение (пулемет):						
количество,	Один	Два	Один	Два	Один	—
марка,	СГМ*	КПВ	СГМБ	КПВ	СГМБ	—
калибр	7,62	14,5	7,62	14,5	7,62	—
Тип установки	На вертялке	Турельная, спаренная ЗТПУ-2	На вертялке	Турельная, спаренная ЗТПУ-2	На вертялке	—
Углы обстрела:						
по горизонту,	С переднего и кормового кронштейнов—170°, с бортовых—145°	360°	С переднего и кормового кронштейнов—170°, с бортовых—145°	360°	С переднего и кормового кронштейнов—170°, с бортовых—145°	—
по вертикали	+43°; -15°	+90°; -5°	+43°; -15°	+90°; -5°	+43°; -15°	—
Сигнальный пистолет:						
количество,	1	1	1	1	1	1
калибр, мм	26	26	26	26	26	26
Возимый боекомплект:						
пулеметных патронов, кол.,	1250	1200	1250	1200	1250	—
патронов к сигнальному пистолету, кол.	12	12	12	12	12	12
Переходник для стрельбы из ручных пулеметов, кол.	2	—	2	—	2	2**
Средства связи:						
радиостанция	10РТ-12	10РТ-12	10РТ-12	10РТ-12	Р-113 или 10РТ-12	Р-113 или 10РТ-12
Средства наблюдения:						
прибор наблюдения,	—	—	№ 5***	№ 5	№ 5Б	№ 5Б****
стеклоблоки,	Б-1, два	Б-1, два	Б-1, два	Б-1, два	Б-1, два	Б-1, четыре
смотровые щели,	Две	Две	Две	Две	Две	Две
смотровые люки	Восемь	Шесть	Восемь	Шесть	Восемь	Десять
Максимальная скорость движения, км/час	75	75	70	70	70	70
Средняя скорость движения, км/час:						
по асфальтированному шоссе,	45—50	45—50	45—50	45—50	45—50	45—50
по проселку среднего качества	20—25	20—25	20—25	20—25	20—25	20—25
Преодолеваемые препятствия:						
подъем (на сухом твердом грунте),	30°	30°	30°	30°	30°	30°
бортовой крен,	20°	20°	20°	20°	20°	20°

\* С января 1952 г. пулемет СГМБ.

\*\* С укороченным шкворнем.

\*\*\* С мая 1957 г.

\*\*\*\* С октября 1959 г.

1	2	3	4	5	6	7
вертикальная стенка, м.	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5
ширина рва (по верху) не более, м	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
глубина брода (с твердым дном), м	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8	0,8
Контрольный расход топлива (на асфальтированном шоссе хорошего качества в л на 100 км пути)	38,5	38,5	38,5	38,5	38,5	38,5
Запас хода по топливу на асфальтированном шоссе хорошего качества, км	До 780	До 780	До 780	До 780	До 780	До 780
<b>Двигатель</b>						
Модель	ЗИЛ-123	ЗИЛ-123	ЗИЛ-123В	ЗИЛ-123В	ЗИЛ-123В	ЗИЛ-123В
Тип	Бензиновый, четырехтактный, карбюраторный					
Число и расположение цилиндров	Шесть, в одном блоке, вертикально, в один ряд					
Диаметр цилиндра, мм	101,6	101,6	101,6	101,6	101,6	101,6
Ход поршня, мм	114,3	114,3	114,3	114,3	114,3	114,3
Рабочий объем цилиндров, л	5,55	5,55	5,55	5,55	5,55	5,55
Степень сжатия	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5	6,5
Максимальная мощность, л. с.	110	110	110	110	110	110
Число оборотов коленчатого вала (при максимальной мощности) в минуту	3000	3000	3000—3200	3000—3200	3000—3200	3000—3200
Максимальный крутящий момент, кгМ	32,5	32,5	34*	34	34	34
Число оборотов коленчатого вала при максимальном крутящем моменте в минуту	1200—1300	1200—1300	1100*—1400	1100—1400	1100—1400	1100—1400
Минимальный расход горючего в г/э л. с.-ч.	250	250	250	250	250	250
Число оборотов холостого хода в минуту	400	400	400	400	400	400
Порядок работы цилиндров	1—5—3—6—2—4					
Вес двигателя, кг:						
без коробки передач, сцепления, вентилятора и подогревателя,	455	455	455	455	455	455
с вентилятором, сцеплением и коробкой передач	600	600	600	600	600	600
Вес комплекта подогревателя с лампой, кг	20**	20**	20	20	20	20
Головка блока цилиндров	Чугунная	Чугунная	Алюминиевая	Алюминиевая	Алюминиевая	Алюминиевая

\* С марта 1957 г.

\*\* С января 1954 г.

1	2	3	4	5	6	7
Поршни	Алюминиевые, с плоским днищем					
Поршневые кольца	Три компрессионных (верхнее — хромированное) и одно маслосъемное					
Поршневые пальцы	Плавающие					
Шатуны	Двухаврового сечения, стальные, кованные *					
Коленчатый вал	Семиопорный, с противовесами, стальной, штампованный. Шейки вала имеют поверхностную закалку ТВЧ. Передний конец вала имеет удлинитель					
Подшипники коленчатого вала	Скользящие, вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь — сплав баббита Б-89), взаимозаменяемые			Скользящие, вкладыши тонкостенные из биметаллической ленты (сталь — сплав СОС 6-6), взаимозаменяемые **		
Распределительный вал	Четырехопорный, стальной, кованный. Шейки, кулачки, эксцентрик и зубья шестерни имеют поверхностную закалку ТВЧ ***					
Подшипники распределительного вала	Стале-баббитовые втулки			Стальные втулки, залитые сплавом СОС 6-6 **		
Привод распределительного вала	Шестеренчатый					
Клапаны	Нижние, с правой стороны блока цилиндров ****					
Толкатели клапанов	Тарельчатые, стальные, регулируемые *****					
Фазы газораспределения: *****						
открытие впускного клапана,	20° до ВМТ (4°30')			12°30' до ВМТ (2°30' после ВМТ)		
закрытие впускного клапана,	69° после НМТ (53°30')			59°30' после НМТ (44°30')		
открытие выпускного клапана,	67° до НМТ (51°30')			44°30' до НМТ (29°30')		
закрытие выпускного клапана	22° после ВМТ (6°30')			27°30' после ВМТ (12°30')		
Газопровод:						
выпускной,	С центральным патрубком для выпуска газа					
впускной	Под карбюратор К-81			Под карбюратор К-84		
Масляный насос	Шестеренчатый, двухсекционный с редукционным клапаном в крышке распред. шестерен			Шестеренчатый, двухсекционный с редукционным клапаном в крышке насоса *****		
Давление масла в системе смазки прогретого двигателя при 1000 об/мин, кг/см <sup>2</sup>	Не менее 1,5			Не менее 2,5 *****		
Масляные фильтры	Два: фильтр грубой очистки включен в систему последовательно, фильтр тонкой очистки — параллельно Корпус масляных фильтров чугунный, с апреля 1953 г. — алюминиевый					

\* С января 1955 г. без канала для подвода смазки к поршневому пальцу.

\*\* С января 1957 г.

\*\*\* С августа 1955 г. с фланцевым ограничением осевого перемещения вместо регулировочного винта распределительного вала.

\*\*\*\* С июня 1957 г. тарелки пружины клапана фиксируются коническими сухарями вместо чеки.

\*\*\*\*\* С августа 1952 г. с наплавкой тарелки легированным чугуном.

\*\*\*\*\* Углы фаз газораспределения даны для моментов начала подъема и конца закрытия клапана при зазоре между клапанами и толкателями 0,25 мм. В скобках указаны контрольные точки, соответствующие подъему клапана на 0,2 для двигателя модели ЗИЛ-123 и 0,3 для двигателя модели ЗИЛ-123В, после того, как на него в марте 1957 г. поставлен новый распределительный вал с суженными фазами.

\*\*\*\*\* С декабря 1957 г.

1	2	3	4	5	6	7
Тип фильтрующих элементов: грубой очистки, тонкой очистки	Металлический, пластинчатый Из картонных дисков (ДАСФО)					
Масляный радиатор	Пластинчатый, с февраля 1955 г. — трубчатый. Установлен перед радиатором системы охлаждения. Включен параллельно масляной магистрали двигателя. С декабря 1957 г. питается от нижней секции, а не от верхней					
Вентиляция картера двигателя	Принудительная, с отсосом картерных газов в воздухофильтр двигателя и забором свежего воздуха через фильтр маслониливной горловины. С октября 1956 г. введена замкнутая вентиляция картера с отсосом картерных газов в карбюратор, минуя воздухоочиститель. Свежий воздух поступает в картер из воздухофильтра по подводящей трубе через маслониливную горловину					
Воздушный фильтр маслониливной горловины	С сетчатым фильтрующим элементом, с октября 1956 г. не устанавливается					
Пусковой подогреватель	Установлен на левой стороне двигателя *					
Лампа пускового подогревателя	Бензиновая. Емкость резервуара 3,5 л					
Система питания						
Применяемое топливо	Бензин автомобильный А-70 или Б-70					
Топливные баки	Два, емкостью по 150 л, установлены в боевом отделении корпуса. С октября 1954 г. с бакелитированием внутренней поверхности вместо применения оцинкованного листа					
Переключение подачи из топливных баков	Трехходовым краном на правом бензобаке					
Фильтр-отстойник топлива (магистральный)	С пластинчатым элементом. С декабря 1957 г. ставится унифицированный фильтр-отстойник					
Топливный насос	Диафрагменного типа, с отстойником и рычагом для ручной подкачки. С октября 1956 г. герметизированный и с ноября 1958 г. с дополнительной тягой к рычагу ручной подкачки					
Карбюратор	К-81 с падающим потоком и диффузором переменного сечения (однодиффузорный)		К-84 двухкамерный, с падающим потоком и диффузорами постоянного сечения. Оборудован пневматическим и механическим экономайзерами и ускорительным насосом			
Ограничитель оборотов двигателя	—		Пневматический, отрегулированный на 3000—3200 об/мин			
Привод управления карбюратором	Управление дроссельной заслонкой карбюратора ножной педалью и манеткой на щитке приборов с надписью «ГАЗ». Управление воздушной заслонкой — только манеткой на щитке приборов с надписью «Воздух». С октября 1955 г. ножной привод управления конструктивно изменен применительно к карбюратору К-84					
Воздушный фильтр системы питания	ВМ-10 комбинированный, с масляной ванной и сетчатым фильтрующим элементом под карбюратор К-81		ВМ-13 комбинированный, с масляной ванной и сетчатым фильтрующим элементом под карбюратор К-84. С октября 1956 г. изменен в связи с введением замкнутой вентиляции картера двигателя			

\* С января 1954 г.

1	2	3	4	5	6	7
Система выпуска газа						
Глушитель	Акустический *					
Система зажигания	Батарейная, экранированная, 12 вольт					
Распределитель	Р-41 с центробежным автоматом опережения зажигания и октанселектором с микрометрическим винтом для ручной регулировки. С июля 1959 г. распределитель Р-51 с центробежным и вакуумным регулятором опережения зажигания					
Катушка зажигания	Б-40 с добавочным сопротивлением (вариатором) СЭ-40 на 1,25—1,35 ом, установленным на шитке приборов. С мая 1957 г. катушка зажигания Б-5Б. С июля 1959 г. — катушка зажигания Б5					
Запальные свечи	СН-55Б неэкранированные, с общим экраном. До марта 1952 г. устанавливались свечи с индивидуальной экранировкой типа СН-52, а с марта 1952 г. по июль 1953 г. — свечи СН-52Б					
Включатель зажигания	Двухклеммный, В-45 на шитке приборов					
Система охлаждения						
Тип	Жидкостная, закрытая, с принудительной циркуляцией					
Радиатор	Трубчатый, с медными пластинами (до июля 1952 г. с латунными пластинами)					
Термостат	Жидкостной, типа ТС-2, установлен в выходном патрубке головки блока. С февраля 1953 г. термостат типа ТС-6					
Водяной насос	Центробежный, расположен на переднем торце блока цилиндров					
Привод водяного насоса	От шкива коленчатого вала клиновидным ремнем					
Вентилятор	Шестилопастный, установлен на шкиве коленчатого вала, снабжен демпфером					
Жалюзи радиатора	Горизонтальные, створчатые с четырьмя броневыми планками		Горизонтальные, створчатые с тремя броневыми планками			
Привод жалюзи	От рычага, установленного в отделении управления под щитком приборов					
Сцепление						
Тип	Двухдисковое, сухое		С апреля 1957 г. с усиленным креплением ведомого диска к ступице			
Материал фрикционных накладок	Асбобакелитовая пленка		Медно-асбестовая композиция 7-КФ-31			
Привод выключения сцепления	Механический					
Коробка передач**						
Тип	Механическая, с пятью передачами вперед и одной назад					
Передаточные числа:						
первая передача,	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24	6,24
вторая передача,	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32	3,32

\* С марта 1956 г. введен приварной фланец на приемной трубе глушителя.

\*\* С июля 1957 г. с уплотнением заднего конца вторичного вала каркасным резиновым сальником.

1	2	3	4	5	6	7
третья передача,	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90	1,90
четвертая передача,	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00	1,00
пятая передача,	0,81	0,81	0,81	0,81	0,81	0,81
задний ход	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70	6,70
Переключение передач	Качающимся рычагом *, установленным на крышке коробки передач					
Раздаточная коробка						
Тип	Механическая, с двумя понижающими передачами и механизмом включения переднего моста					
Передаточные числа:						
первая передача,	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44	2,44
вторая передача	1,245	1,245	1,245	1,245	1,44	1,44
Переключение передач и включение переднего моста	Рычагами *, установленными на кронштейнах с левой стороны коробки передач. Рычаги заблокированы, при включении первой передачи включается передний мост					
Передаточное число привода спидометра	4	4	4,33	4,33	3,66	3,66
Карданная передача						
Тип	Открытая					
Количество карданных валов	Пять					
Тип шарниров	На игольчатых подшипниках. С августа 1959 г. резиновые уплотнения вместо пробковых					
Опора промежуточного карданного вала заднего моста **	С двумя роликовыми коническими подшипниками, установлена на специальном кронштейне кожуха полуоси среднего моста			С двумя роликовыми подшипниками, установлена на верхнем реактивном кронштейне кожуха полуоси среднего моста		
Передний ведущий мост						
Балка моста	Разъемная, картер и крышка картера главной передачи из ковкого чугуна, полуосевые кожухи стальные, трубчатые, впрессованы в картер и крышку и приклепаны. Шаровые опоры поворотных кулаков стальные, штампованные крепятся к кожухам полуосей шпильками					
Главная передача	Одинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями					
Передаточное число главной передачи	6,67	6,67	7,6	7,6	6,67	6,67
Дифференциал	Конический, с четырьмя сателлитами. С декабря 1958 г. со стальными упорными шайбами вместо бронзовых					
Полуоси	Полностью разгруженные					
Поворотные кулаки	Корпусы поворотных кулаков из ковкого чугуна. Цапфы стальные, штампованные, крепятся к корпусам поворотных кулаков шпильками					
Шарниры привода передних колес	Равных угловых скоростей, шариковые с делительными канавками, с июля 1954 г. без фиксации центрального шарика					

\* С октября 1959 г. в связи с установкой отопителя конфигурация рычага изменена.

\*\* С июня 1958 г. в узел уплотнения вала опоры и нижних валов раздаточной коробки введены маслоотгонные шайбы и двойные грязевые отражатели.

1	2	3	4	5	6	7
Подшипники шкворней поворотных кулаков	Роликовые, конические					
Максимальный угол поворота колес	29°	29°	29°	29°	29°	29°
Углы установки шкворней и передних колес:						
наклон шкворня вбок,	0°	0°	0°	0°	0°	0°
наклон шкворня назад,	3°30'	3°30'	5°30'	5°30'	5°30'	5°30'
развал колес,	0°45'	0°45'	0°45'	0°45'	0°45'	0°45'
схождение колес	0°04'—0°09' для каждого колеса, что соответствует разности расстояний между ободами колес спереди и сзади на уровне оси колеса 2—5 мм					
Задний и средний ведущие мосты						
Балка мостов	Разъемная, картер и крышка картера главной передачи из ковкого чугуна, полуосевые кожухи стальные, грубчатые, впрессованы в картер и крышку и приклепаны					
Главная передача	Однинарная, пара конических шестерен со спиральными зубьями					
Передаточное число главной передачи	6,67	6,67	7,6	7,6	6,67	6,67
Дифференциал	Конический, с четырьмя сателлитами, с декабря 1958 г. со стальными упорными шайбами вместо бронзовых					
Полуоси	Полностью разгруженные					
Передний буфер	Жесткий	Жесткий, с направляющим роликом троса лебедки				
Буксирный прибор	Буксирный крюк с защелкой и пружинным амортизатором двустороннего действия					
Передний буксирный крюк	Два, жестко укреплены болтами на корпусе					
Подвеска						
Передние рессоры	Две, продольные полуэллиптические. С марта 1952 г. с коваными ушками взамен витого					
Передние амортизаторы	Два, гидравлические, рычажные, двустороннего действия					
Задние рессоры	Две, продольные, полуэллиптические, перевернутые					
Задняя подвеска	Балансирная, ступицы на конических подшипниках качения. С мая 1958 г. на подшипниках скольжения					
Реактивные штанги	Шесть, стальные с шаровыми пальцами, конусная часть которых направлена в разные стороны			Шесть, стальные с шаровыми пальцами и увеличенным конусом хвостовика (пять — с конусной частью пальцев, направленных в разные стороны, и одна — с пальцем, конусная часть которых направлена в одну сторону)		

1	2	3	4	5	6	7
Рулевые тяги	Продольные — с регулируемыми шарнирами и шаровыми пальцами; поперечная — с нерегулируемыми шарнирами и цилиндрическими пальцами. С мая 1957 г. — усиленные шарниры с уплотнением					
Колеса						
Тип и размер	Дисковые 20×8", с одним съемным бортовым и замочными кольцами, крепятся на восьми шпильках	Дисковые 18×8", с разъемным ободом, бортовым и распорными кольцами, крепятся на шести шпильках	Дисковые 18×8", с разъемным ободом, бортовым и распорными кольцами и кронштейном для крепления запорного крана. Крепятся на шести шпильках			
Количество	Семь, по два на каждом мосту и одно запасное на держателе на задней двери корпуса					
Ступицы колес	Неразъемные, под колеса 20×8"	Неразъемные под колеса 18×8"	Разъемные, под колеса 18×8"			
Держатель запасного колеса	Штампованный, под колесо 20×8"	Штампованный, под колесо 18×8". До февраля 1957 г. усиленный сваркой				
Шины	Постоянного давления 9,00—20", с рисунком протектора высокой проходимости	Переменного давления 12,00—18", восьмислойные с расчлененным рисунком протектора высокой проходимости				
Давление воздуха в шинах	4	4	0,5—3	0,5—3	0,5—3	0,5—3
Рулевое управление						
Рулевой механизм	Глобидальный червяк на двух конических подшипниках и кривошпин с тройным роликом на двух игольчатых подшипниках					
Передаточное число рулевого механизма (среднее)	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5	23,5
Диаметр рулевого колеса, мм	480	480	480	480	480	480
Сошка руля	Со съемным шаровым пальцем	Укороченная, с приварным шаровым пальцем				
Тормоза						
Ножной тормоз	Барабанный, двухколodочный на всех колесах					
Привод	Пневматический					
Диаметр тормозного барабана, мм	420	420	380	380	380	380
Ширина фрикционной накладки, мм	70	70	70	70	70	70
Материал фрикционной накладки	Прессованная асбестовая масса					
Ручной тормоз	Дисковый, двухколodочный, установлен на валу привода заднего моста раздаточной коробки					
Привод	Механический					
Компрессор	Поршневого типа, двухцилиндровый, воздушного охлаждения	Поршневого типа, двухцилиндровый, с водяным охлаждением головки				
Привод компрессора	Клиновидным ремнем от шкива коленчатого вала					

1	2	3	4	5	6	7
Воздушный фильтр компрессора	С волосяной набивкой					
Максимальное давление воздуха в системе, кг/см <sup>2</sup>	9	9	7,35	7,35	7,35	7,35
Воздушные баллоны	Два, стальные, сварные, емкостью 20,5 л каждый					
Тормозной кран	Диафрагменного типа. С апреля 1953 г. устанавливается с встроенным в него включателем сигнала «Стоп»					
Тормозные камеры	С резино-тканевыми диафрагмами					
Диаметр тормозных камер (наружный), мм	174	174	174	174	174	174
Клапан ограничения падения давления воздуха в тормозной системе	—	—	Диафрагменного типа. Отрегулирован на давлении воздуха 4,5 кг/см <sup>2</sup>			
<b>Электрооборудование</b>						
Система проводки	Однопроводная, экранированная, с «массой» соединены отрицательные зажимы источников тока					
Напряжение, в	12	12	12	12	12	12
Генератор	Один, Г-54, параллельного возбуждения, вентилируемый					
Реле-регулятор	РР-54, состоит из двух регуляторов напряжения и реле обратного тока		РР-23 *, состоит из двух регуляторов напряжения, ограничителя тока и реле обратного тока			
Аккумуляторная батарея	Одна, 6 СТЭН-140М или 6МСТ-140					
Включатель массы	Один, типа ВВ-404, с правой стороны кожуха коробки передач					
Стартер	СТ-15Г, 12 в, 1,8 л. с. с электромагнитным реле для дистанционного включения					
Реле стартера	РС-6, с тяговым электромагнитом, вводящим шестерню стартера в зацепление с зубчатым венцом маховика, и вспомогательным реле, включающим электромагнит и автоматически выключающим стартер после запуска двигателя					
Включатель стартера	ВК-4, с тремя зажимами для включения вспомогательного реле стартера и одновременного закорачивания добавочного сопротивления катушки зажигания					
Звуковой сигнал	С-21Б, электрический, вибрационный, рупорный. С марта 1953 г. С-56Б, электрический, вибрационный, безрупорный					
Фары	Две, ФГ1-Б2, двухцветные, разборные, с фланцевыми двухнитевыми лампами 12 в, 50+21 св. С мая 1955 г. со светомаскировочными посадками; с октября 1959 г. ФГ1-А2					
Фары для прибора № 5Б	—	—	—	—	—	Две, ФГ1-А2 с фильтрами ЛФ-2
Задний фонарь	Один, ФП1-В, с двухнитевой лампой 12 в, 21+6 св, для стоп-сигнала 21 св и для заднего фонаря 6 св соответственно. С июня 1954 г. ФП13-К с двумя лампами 12 в, 21 св для стоп-сигнала и 12 в, 3 св для заднего фонаря					

\* С апреля 1956 г.

1	2	3	4	5	6	7
Центральный переключатель (переключатель света фар)	П-7А или П-7Б на три положения, с термовибрационным предохранителем (П-7Б отличается от П-7А вертикальным расположением предохранителя вместо горизонтального). С октября 1959 г. ПП-44 с реостатом для регулировки яркости освещения приборов					
Переключатель режимов света фар	П-29, на два положения, устанавливается с мая 1955 г.					
Включатель стоп-сигнала	ВК-13, пневматический, диафрагменного типа, установлен на кронштейне крепления тормозного крана, с апреля 1953 г. ВК-13, вмонтированный в корпус тормозного крана					
Габаритные фонари	Четыре, передние ПФ1-Б и задние ПФ1-В с лампами 12 в, 3 св. С мая 1955 г. устанавливаются только передние (два) габаритные фонари ПФ1-Б					
Лампы освещения приборов	Четыре, 12 в, 1,5 св. Пять, 12 в, 1,5 св (добавилась лампа освещения шкалы манометра давления воздуха в шинах)					
Предохранители:						
термовибрационный,	Один, 20 а, в цепи питания приборов наружного освещения, на центральном переключателе света					
тепловые, несамовозвращающиеся	Четыре. Три на щитке приборов и один на кронштейне приемо-передатчика:					
	1. ПРЗ, 30 а, в цепи генератор-батарея, штепсельная розетка переносной лампы *					
	2. ПР2-Б, 20 а, в цепи блока питания радиостанции, подкапотной лампы и лампы командира					
	3. ПР2-Б, 20 а, в цепи сигнала, лампы освещения приборов и стоп-сигнала, плафона отделения управления, а также плафонов десантного отделения и электродвигателя вентилятора **					
	4. ПР2-Б, 20 а, в цепи зажигания					
Включатель ламп освещения приборов	42 К, трехклеммный на щитке приборов	В-45, двухклеммный на щитке приборов. С октября 1959 г. используется центральный переключатель света ПП-44				
Плафоны освещения:						
отделения управления,	Один, с лампой 12 в, 6 св, с июня 1953 г. плафон ПТ-37 с лампой 12 в, 6 св					
десантного отделения,	—   —   —   —   —   Два, ПТ-37					
включатели плафонов	Один, 42-К, трехклеммный. Один, В-45, двухклеммный   Два, В-45					
Подкапотная лампа	—   —   ПД1-Б, на моторном щите под капотом двигателя и ПД1-Д, на лобовом листе перед сиденьем командира, с марта 1958 г.					
Контрольные приборы:						
вольтамперметр,	ВА-140, 30 в, 30 а, с наружным шунтом 30 а, 75 мв на щитке приборов					
указатель уровня топлива в баках,	Один, УБ-27 на щитке приборов и два датчика БМ-22 в баках					
переключатель уровня топлива	42-К, трехклеммный   ПП-45, трехклеммный					

\* С апреля 1956 г., с введением двухпроводной розетки.

\*\* Последние только на БТР-152К.

1	2	3	4	5	6	7
Контрольные лампы	Две, 12 в, 1,5 св: одна — за шкалой воздушного манометра, включается выключателем зажигания, другая — за шкалой спидометра, включается центральным переключателем света при дальнем свете фар. С октября 1959 г. последняя включается одновременно с включением фар, снабженных фильтрами АФ-2					
Переносная лампа	Одна, типа ПЛТМ или УИП-620, с января 1959 г. ПЛТ-50					
Штепсельная розетка переносной лампы	47-К, на щитке приборов, с апреля 1956 г. — двухпроводная					
Спидометр	Один, типа СП-22 с гибким валом типа ГВ-26			Один, типа СП-22Б с гибким валом, имеющим концы троса квадратного сечения		
Термометр воды	Один, дистанционный, типа ТДТ-125 или типа 078					
Воздушный манометр	Один, типа МД-4Б в тормозной системе, установлен на щитке приборов			Два, типа МД-4Б в тормозной системе и типа МД-6 в системе регулирования давления воздуха в шинах, установлен с правой стороны щитка приборов		
Масляный манометр	Один, дистанционный, типа 72					
Радиоборудование	Радиостанция 10РТ-12. С декабря 1958 г. устанавливаются кронштейны, допускающие монтаж радиостанций Р-113 или 10РТ-12 (по требованию заказчика)					
Фильтры для подавления помех радиоприему	Два, ФР-82 в цепи зажигания и ФР-81 в зарядной цепи					
Система регулирования давления воздуха в шинах	—	—	С наружным подводом воздуха в шины при помощи головок, установленных на ступицах колес	С внутренним подводом воздуха через напферы колес		
Кран управления давлением воздуха в шинах	—	—	С тремя клапанами: впускным, выпускным и обратным			
Блок шинных кранов	—	—	С двумя рычагами управления впускным и выпускным клапанами			
Головка подвода воздуха в шину	—	—	С одним рычагом управления впускным и выпускным клапанами			
Коробка отбора мощности	—	—	С шестью запорными вентилями, с июня 1956 г. корпус блока из цинкового сплава вместо бронзы			
Общие передаточные числа коробки отбора мощности с учетом коробки передач:	Механическая, трехступенчатая, две передачи для наматывания троса и одна для разматывания					
первая передача,	—	—	2,158	2,158	2,158	2,158
вторая передача,	—	—	0,798	0,798	0,798	0,798
обратная передача	—	—	1,211	1,211	1,211	1,211
Управление коробкой отбора мощности	—	—	Рычагом, установленным в отделении управления			

1	2	3	4	5	6	7
Лебелка						
Тип	—	—	Горизонтальная. Редуктор—глобоидальная червячная пара с передаточным числом 31, тормоз червяка—ленточный, тормоз барабана—колодочный			
Расположение	—	—	Переднее			
Привод	—	—	Двумя открытыми карданными валами с промежуточной опорой			
Рабочее тяговое усилие, кг	—	—	4,500	4,500	4,500	4,500
Предельное тяговое усилие, кг	—	—	5000	5000	5000	5000
Рабочая длина троса, м	—	—	65	65	65	65
Общая длина троса, м	70	70	70	70	70	70
Диаметр троса, мм	13	13	13	13	13	13
Корпус	Несущий, броневой, открытый сверху; корпус имеет две боковых двери и одну заднюю двустворчатую дверь; в лобовой части корпуса—два смотровых люка с откидными броневыми крышками					Несущий, броневой, закрытый сверху; имеет в крыше проем, закрытый тремя броневыми крышками. снабженными торсонами
Внутреннее оборудование						
Сиденья командира и водителя	Два, регулируемые, со съёмными подушками* сидений и съёмными спинками					
Сиденья для десанта	Семь. Три одноместных, однополужесткое со складной спинкой, два жестких двухместных, два жестких пятиместных	Четыре. Два жестких одноместных и два жестких трехместных	То же, что и на БТР-152	То же, что и на БТР-152А	То же, что и на БТР-152	В отличие от БТР-152 два двухместных жестких сиденья исключены
Крепление установки вооружения	Четыре кронштейна. Два на бортах, один на крыше отделения управления, один на балке заднего борта	На тумбе в десантном отделении	То же, что и на БТР-152	То же, что и на БТР-152А	То же, что и на БТР-152	Два кронштейна для переходников в передней и задней части крыши

\* С ноября 1951 г. из губчатой резины вместо пружин.