**02-149 Экспериментальный седельный тягач ГАЗ-52П 4х2 с одноосным полуприцепным фургоном ПАЗ-744 грузоподъемностью 4 т, кузов объемом 17.7 м3 и площадью пола 10.75 м2, дверей: две двустворчатые, мест 2, вес автопоезда: собственный 4.45 т, полный 8.6 т, ГАЗ-51Ф 85 лс, 60 км/час, ГАЗ г. Горький, 1 экз., 1957 г.**



 Это единственная модель в коллекции автомобиля из семейства ГАЗ-52 с совершенно новой для Горьковского автозавода кабиной, которую получили все опытные образцы ГАЗ-52, построенные осенью 1957-го года. Более просторная, с панорамным ветровым стеклом и значительно более технологичным в производстве оперением. Характерные особенности таких самых ранних кабин ГАЗ-52 – трапецеидальная форма облицовки радиатора и практически вертикальные передние стойки. В добавок, заливная горловина топливного бака, в отличии от предшественника - ГАЗ-51, была перенесена к пассажирской двери. К сожалению, на модели, в отличии от прототипа, облицовка радиатора другая, появившаяся только в 1958 г.

 *Н.С. Марков:* «Полуприцепы ПАЗ-744 активно использовались при испытаниях новейших седельных тягачей Горьковского автозавода…»

 Нижеприведенные утверждения Н,С. Маркова находят подтверждение в периодике тех лет.

*Из обсуждения на vk.com3 фев 2020*

*Nikolay Markov* Макс, только индекса "52Ф" тоже не было. 52, 52А, 52Б, 52В, 52П - первые опытные были вот такими. Обычный индекс "52" уже сразу принадлежал форкамерной машине.

*Макс Щавлев* Nikolay, получается тогда, что в книге Ивана Падерина по поводу индекса ранней модификации 52-го с форкамерным двигателем ошибка разнесённая ещё по нескольким источникам, при этом опять же первый опытный ГАЗ-52 появился ещё гораздо раньше и это была опытная газогенераторная модификация раннего 51-го.

*Nikolay Markov* Да, там ошибка. Дементьев разыскал акты изготовления этих опытных образцов - там индексы 52, 52А, 52Б, 52В. А потом одну из бортовых переделали в тягач 52П.

и еще *Nikolay Markov* Баки на всех ГАЗ-52 и ГАЗ-53 вплоть до 1961 года имели горловину СПРАВА.

*Из статьи «Шестьдесят шестой» с капотом» на dzen.ru, 2 июня 2023. Спасибо неуказанному, к сожалению, автору.*

 В 1956 году конструкторы Горьковского автозавода вплотную занялись работой над грузовиками нового поколения. К этому моменту базовая модель ГАЗ-51 выпускалась уже десятилетие, а полноприводный ГАЗ-63 стоял на конвейере восьмой год. Причем перспективные машины с обоими типами привода – задним и полным – вновь создавались параллельно как две ветви одного семейства, сохраняя широкий процент унификации по всем узлам и агрегатам. Версиям с колесной формулой 4х2 присвоили новый индекс 52, а грузовикам 4х4 – индекс 66. Опытные образцы машин обеих серий были построены в IV квартале того же 1956-го. Ими стали бортовой грузовик ГАЗ-52, седельный тягач ГАЗ-52П и вездеход ГАЗ-66А с бортовой платформой и лебедкой.

 Все они создавались не по революционному пути, когда проектирование ведется с чистого листа, а по эволюционному: все основные компоновочные решения, а также принципиальная конструкция рамы и кабины не поменялись по сравнению с грузовиками ГАЗ-51 и ГАЗ-63. А потому параметры грузоподъемности и полной массы остались прежними. И все-таки изменения были значительными. Для кабины спроектировали новое оперение, стилистически соответствующее самым современным грузовикам американского производства. Передняя панель у этого оперения представляла собой единую штампованную деталь, вобравшую в себя и облицовку радиатора, и фары, и подфарники. Полностью поменялся силовой агрегат: на всех автомобилях применили опытный 6- цилиндровый двигатель ГАЗ-51Ф с верхними клапанами и форкамерно-факельным зажиганием (85 л.с.), сцепление с демпфером крутильных колебаний и 5-ступенчатую синхронизированную коробку передач. Большинство других узлов ходовой части подверглись локальным доработкам.

 Тем не менее, было совершенно очевидно, что с прежней кабиной типа ГАЗ-51 такие перспективные автомобили окажутся устаревшими и неконкурентоспособными на внешнем рынке уже через несколько лет – как раз к тому времени, когда будет подготовлено их производство. Поэтому ровно год спустя, в IV квартале 1957-го, экспериментальный цех автозавода выдал целую серию из 9 новых опытных грузовиков унифицированного семейства ГАЗ-52/66! В их числе оказались и два «полноприводника»: ГАЗ-66А с бортовой платформой и лебедкой и тягач ГАЗ-66П с седельно-сцепным устройством.

 Ключевой особенностью всех этих образцов 1957 года стала совершенно новая, более просторная и комфортабельная кабина. Она получила цельное панорамное ветровое стекло, электрические стеклоочистители, оригинальную комбинацию приборов с тремя стрелочными указателями и цветными контрольными лампами. Вместо раздельных сидений для водителя и пассажира по моде того времени появился общий диван. А доступ к двигателю открывал капот аллигаторного типа, не имеющий упора: он поднимался вверх и удерживался в открытом виде при помощи пружин. Форкамерный двигатель ГАЗ-51Ф, сцепление, подвеска, рулевое управление и некоторые другие узлы остались такими же, как на образцах 1956 года. Но вот коробка передач вновь стала 4-ступенчатой, только теперь уже с косозубыми шестернями постоянного зацепления и синхронизаторами на высших ступенях. Что же касается седельного тягача ГАЗ-66П, то он сочетал в себе все новшества машин перспективного семейства с особенностями шасси серийного тягача ГАЗ-63П. Иными словами, он имел аналогичную раму с укороченными сзади лонжеронами, колеса от ГАЗ-51, вертикальный держатель «запаски» за кабиной, а также тормоза с гидровакуумным усилителем и гидровыводом для полуприцепа.

 Результаты испытаний грузовиков перспективного семейства оказались двоякими. С одной стороны, у них было выявлено немало достоинств. Например, новая подвеска работала плавней и тише, а трудоемкость ее обслуживания заметно уменьшилась. С самой лучшей стороны на полноприводных машинах показало себя новое рулевое управление увеличенной размерности. За счет внедрения межколесных блокировок несколько выросла проходимость. Но все же было очевидно – это не прорыв: страна получила бы автомобиль, который по своим эксплуатационным качествам стоял бы всего на одну ступеньку выше существующего грузовика ГАЗ-63. И газовцев такой вариант категорически не устраивал! Дело в том, что еще до завершения заводских испытаний этих вездеходов капотной компоновки в КЭО ГАЗ уже поняли, как при проектировании грузового автомобиля повышенной проходимости подняться по лестнице эволюции не на одну, а на две-три ступеньки сразу. По этой причине о возможном предъявлении капотных грузовиков ГАЗ-66 на государственные приемочные испытания речь даже не поднималась. Их заводские испытания все равно продолжались, но уже в большей мере в расчете на выявление ресурса тех или иных перспективных агрегатов. А вот на кульманах конструкторов тем временем появлялись чертежи совсем других машин того же класса – теперь уже бескапотных: тех самых, которым и суждено было стать легендой!

**Из истории разработки** **ГАЗ-52.** *modeli-gaz.ru*

 Семейство ГАЗ-52 относится к грузовым среднетоннажным автомобилям третьего поколения Горьковского автомобильного завода: главный конструктор – Александр Дмитриевич Просвирнин, ведущие конструкторы – Борис Ильич Шихов, Владимир Дмитриевич Запойнов.
 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 для всей линейки новых машин 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. при 3000 об/мин, максимальным крутящим моментом 21,5 кГм при 1600-1800 об/мин, степенью сжатия 6,7 и рабочим объёмом 3485 см3, с двухкамерным карбюратором К-104, работавший на прежнем низкооктановом бензине А-66.

 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. На машину, кроме изменённого мотора, были установлены усиленное сцепление, 4-ступенчатая коробка передач с синхронизатором на III-й и IV-й передачах, кулачковый дифференциал заднего моста повышенного трения, улучшавший проходимость и устойчивость на плохих и скользких дорогах, а также подвеска с заделкой концов рессор в резиновые подушки.

 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 грузоподъёмностью 4 тонны для транспортировки грузов по дорогам с улучшенным твёрдым покрытием

 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. И в конечном итоге в серийное производство с 1964 г. пошло шасси ГАЗ-52А (52-01 по новой системе 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.

**Модификации ГАЗ-52**

**ГАЗ-52 (1958-59 г.)** - бортовой грузовик, база 3,3 м, грузоподъёмность 2,5 т с форкамерно-факельным двигателем мощностью 85 л.с., была выпущена опытно-промышленная партия;

**ГАЗ-52Г** (1959 г.) - (также в литературе может называться ГА3-52А) опытный бортовой

грузовик, база 3,7 м, грузоподъёмность 4 т, серийно не выпускался. Этот автомобиль

предназначался для перевозки грузов исключительно по дорогам с твердым покрытием -

в противном случае автомобилю не хватало мощности двигателя и запаса прочности

шасси. Автомобиль был оснащен шинами повышенной грузоподъемности и усиленными

рессорами. В силу ограничений по условиям эксплуатации, ГАЗ-52Г не попал на

конвейер, но в дальнейшем аналогичный по конструкции грузовик (но уменьшенной до

2500 кг грузоподъемности) ГАЗ-52-03 все же выпускался серийно;

**ГАЗ-52А** (с середины 1964 года до 1966 г.) - представлял собой шасси с колесной базой 3700 мм для установки специализированных фургонов. Предположительно, опытно-промышленными партиями ГАЗ-52А стали выпускаться с середины 1964 года, а серийно - с середины 1965 года и до 1966 года;

**ГАЗ-52П** (1959 год) - опытный седельный тягач, база 3,3 м, серийно не выпускался;

**ГАЗ-52Я** (1959 год) - Опытный бортовой автомобиль с грузоподъемным задним бортом на базе модели ГАЗ-52Г, но укомплектованный кузовом уменьшенной длины. Серийный выпуск автомобиля предполагалось освоить в 1962 году, однако впоследствии его производство на ГАЗе было решено не начинать и конструкцию передали для освоения на Горьковский Завод Торгового Машиностроения (ГЗТМ). Сам задний борт небольшой партией был выпущен на ГАЗе и поставлен по межзаводской кооперации на ГЗТМ, где был использован при создании фургона ГЗТМ-893 и, возможно, небольшой партии грузовиков ГАЗ-52Я.

**ГАЗ-52-01** (с 1966 года до 1989 года) - шасси развитие модели ГАЗ-52А, колесная база 3,7

м, грузоподъёмность 2,5 т для автобусов и специализированных автомобилей;

**ГАЗ-52-02** (с июня 1966 года до 1989 года) - шасси под самосвалы ГАЗ-САЗ (CA3-3503 и

САЗ-3504). Дополнительно шасси комплектовалось коробкой отбора мощности и гидронасосом. Размер колесной базы этого шасси составлял 3300 мм;

**ГАЗ-52-03** (с 1966 по 1973 год) - бортовой, с увеличенной колесной базой, составлявшей

3700 мм, грузоподъёмность 2,5 т, двигатель ГАЗ-51 мощностью 75 л.с, внешне почти ничем не отличался от ГАЗ-53А (впоследствии был полностью вытеснен моделями ГАЗ-53А и ГАЗ-52-04

**ГАЗ-52-04** (с апреля 1975 по 1989 год) - базовый бортовой грузовик, база 3,3 м, грузоподъемностью 2500 кг;

**ГАЗ-52-05** (с апреля 1975 по 1989 год) - грузовое такси на базе грузовика ГАЗ-52-04. Автомобиль комплектовался грузовой платформой с увеличенной высотой бортов и тентом;

**ГАЗ-52-06** (с 1977 года по 1985 год) - седельный тягач, база 3,3 м. ГАЗ-52-06 рассчитан на буксировку тех же прицепов, что и его предшественник ГАЗ-51П. Полная масса полуприцепа, буксируемого тягачом ГАЗ-52-06 составляет 6000 кг;

**ГАЗ-52-07** (с ноября 1976 года по 1984 год) - модификация 52-04 на сжиженном газе, мощность двигателя 54 кВт (73 л.с.) при 2800 об/мин, крутящий момент 1 96 Н'М (20 кгс-м) при 1600-1800 об/мин. максимальная скорость до 70 км/ч. Газовый баллон установлен на раме с левой стороны автомобиля. Макс, рабочее давление 16 кгс/см. кв. полезный объем 136 л, полный - 151 л. Баллон оборудован наполнительным и двумя расходными вентилями (паровой и жидкой фазы), датчиком указателя уровня топлива, заправочным устройством, предохранительным и контрольным клапанами. Двухступенчатый газовый редуктор мод.- РЗАА и испаритель газа жидкостной расположены в моторном отсеке.

**ГАЗ-52-08** (с 1977 года до 1989 года) - модификация длиннобазного шасси 52-01 на сжиженном газе, дублирующее - бензин А-76, максимальная скорость до 70 км/ч;

**ГАЗ-52-09** (с 1977 года по 1989 год) - модификация грузового такси 52-05 на сжиженном

газе, дублирующее - бензин А-76;

**ГАЗ-52-27** - (с 1984 года по 1990 год) - грузовик на сжатом природном газе, дублирующее - бензин А-76. Двигатель: степень сжатия 7.0, мощность 48,5 кВт (65 л.с.) при 2800 об/мин, крутящий момент 182 Н-м (18,6 кгс-м) при 1600-1800 об/мин., максимальная скорость до 70 км/ч. Газовые баллоны расположены под платформой. Рабочее давление 200 кгс/см. кв. объем одного баллона 50л (при Давлении 200 кгс/см баллон вмещает 10 м. Куб. газа). Полный объем заправки газом составляет 40 м. Баллоны оборудованы расходным вентилем ВМР-1, расположенным на первом баллоне, наполнительным вентилем ВМН-1 и манометром высокого давления МТ-1, установленными на втором баллоне. Одноступенчатый газовый редуктор высокого давления БМО-80-1, расположен под капотом. Двухступенчатый газовый редуктор

низкого давления РЗАА расположен в моторном отсеке. Карбюратор-смеситель - К-1 2

6Д с автономным ограничителем частоты вращения коленчатого вала.

**ГАЗ-52-28** - (c 1984 года пo 1988 год) - шасси на сжатом природном газе, база 3,7 м. На

автомобиль устанавливался двигатель модели ГАЗ-52-27 (базовый ГАЗ-52-04, конвертированный для работы на СПГ) - степень сжатия 7.0, мощность 48,5 кВт (65л.с.) при 2800 об/мин, крутящий момент 182 Н-м (18,6 кгс-м) при 1600-1800 об/мин. Газовых баллонов - 7, расположены под платформой (четыре за кабиной поперек рамы, три - вдоль рамы в задней ее части). Из-за размещения баллонов позади кабины запасное колесо переместилось под раму в заднюю часть автомобиля;

**ГАЗ-52-54** - экспортная модификация ГАЗ-52-04 для стран с тропическим климатом;

**ГАЗ-52-74** - экспортная модификация ГАЗ-52-04 для стран с умеренным климатом.

**ПАЗ-744**

 Специально для ГАЗ-51П на Павловском автобусном заводе разработали одноосный полуприцеп-фургон ПАЗ-744 для перевозки продовольственных и промышленных товаров, серийный выпуск которого начался в 1956 г. Несущее основание этого безрамного полуприцепа состояло из продольных лонжеронов и поперечин, склёпанных между собой. К основанию приваривали обвязку нижней части, штампованные панели пола кузова и боковые гофрированные панели. Бескаркасную крышу образовывали панели с выштамповками. Ступицы, рессоры, тормоза, колёса и шины заимствовали от ГАЗ-51А. Дополнительно устанавливали четыре амортизатора от автобуса ПАЗ-652. Электрооборудование полуприцепа состояло из заднего фонаря со стоп-сигналом и двух плафонов внутри кузова. Габариты ПАЗ-744 составляли 5190х2200х2620 мм, база (до моста тягача) – 3544 мм, собственный вес – 1850 кг, внутренние размеры – 5100х2110х1400/1650 мм, вместимость кузова – 20 м3, погрузочная высота – 840 мм.

 Выпуск ПАЗ-744 продолжался до конца 1960 г. За неполных 5 лет изготовили 2471 экземпляр (из которых 226 отправили на экспорт).

ОСНОВНЫЕ ДАННЫЕ *Из Каталога-справочника «Автомобильные поезда», М. 1960.*

Грузоподъемность по шоссе, кг 4000

Собственный вес, кг 1900

База (расстояние между сцепным шкворнем и осью колес), м 3724

Расстояние от оси задних колес тягача до оси колес полуприцепа, мм 3544

Колея, мм 1650

Дорожный просвет, мм:

под поднятыми катками опорного устройства 342

под нижней кромкой обшивки кузова: с грузом 473, без груза 583

Габаритные размеры, мм: длина 5190, ширина 2200, высота (без груза) 2619

Расстояние от оси сцепного шкворня до наружной стенки переднего борта, мм 673

Внутренние размеры кузова, мм: длина 5190, ширина 2110, высота передней части 1400,

высота основной части 1650

Площадь пола кузова, м\* 10,75

Объем кузова, м3 17,7

Погрузочная высота, мм 723

Проемы дверей в свету, мм: высота 1445, ширина 860

Балка оси трубчатая

Ступицы колес ГАЗ-51 (задние)

Колеса ГАЗ-51

Число колес 4/1

Профиль обода 5,00S

Шины 7,50-20

Давление воздуха в шинах, кг/см2 . 3,5

Тормоза ГАЗ-51 (задние)

Привод тормозов гидравлический

Диаметр тормозных барабанов, мм 380

Ширина тормозных накладок, мм 80

Подвеска на двух продольных полуэллиптических основных и дополнительных рессорах задней подвески автомобиля ГАЗ-51, с четырьмя амортизаторами

.Кузов самонесущий закрытый, цельнометаллический.